ALBERTO SANTONI

ULTRA INTELLIGENCE E MACCHINE ENIGMA NELLA GUERRA DI SPAGNA 1936-1939

MURSIA

«Nuovi documenti dimostrano che l'ULTRA Intelligence britannico iniziò a decrittare i radiomessaggi in codice dell'Aeronautica e della Marina italiane già dalla Guerra civile spagnola.»

Da sempre, la storiografia contemporanea fa risalire la nascita dell'ULTRA Intelligence, l'imponente organizzazione britannica in grado di interpretare i radiomessaggi cifrati nemici, alla Seconda guerra mondiale. Ora, questo studio getta nuova luce sull'argomento: gli inediti documenti riportati in appendice al presente volume retrodatano dal 1940 al 1936 – cioè dalla Seconda guerra mondiale alla Guerra civile spagnola – sia l'abilità inglese di decrittare i messaggi in codice della Regia Marina e della Regia Aeronautica, sia la sorprendente violazione delle macchine cifranti ENIGMA, utilizzate nell'occasione e per la prima volta operativamente dalla Marina italiana. La Seconda guerra mondiale segnò quindi non l'avvento, ma la continuazione del prolifico lavoro del servizio di decrittazione britannico.

In questo libro Alberto Santoni, il primo storico che è stato in grado negli anni di quantificare l'importanza dell'ULTRA, determinandone efficacia ed effetti, riporta con la consueta onestà espositiva tutte le sorprendenti novità da lui scoperte sulla capacità interpretativa dell'Intelligence britannico, sconvolgendo l'intera storiografia formatasi nel tempo su questo argomento.

Alberto Santoni, nato a Roma nel 1936, è stato titolare della cattedra di Storia militare presso l'Università di Pisa e docente di Storia navale all'Accademia Navale di Livorno. Nominato Tenente di Vascello ad honorem per meriti storici, consulente storico dello Stato Maggiore della Marina, vicepresidente della Società italiana di Storia militare, ha ottenuto il prestigioso Premio letterario della Presidenza del Consiglio con tre volumi sulla guerra in Asia e nel Pacifico. Per Mursia ha pubblicato *Il vero traditore*, *Guerra segreta sugli Oceani*, *Il primo Ultra secret*, *Da Lissa alle Falkland*, *Da Lepanto ad Hampton Roads*.

ISBN 978-88-425-4600-9

14208L

Euro 20,00

Alberto Santoni

ULTRA INTELLIGENCE E MACCHINE ENIGMA NELLA GUERRA DI SPAGNA 1936-1939

MURSIA

Copertina: Valeria Rusconi Clerici

I diritti di elaborazione in qualsiasi forma o opera, di memorizzazione anche digitale su supporti di qualsiasi tipo (inclusi magnetici e ottici), di riproduzione e di adattamento totale o parziale con qualsiasi mezzo (compresi i microfilm e le copie fotostatiche), i diritti di noleggio, di prestito e di traduzione sono riservati per tutti i paesi. L'acquisto della presente copia dell'opera non implica il trasferimento dei suddetti diritti né li esaurisce.

Tutti i diritti sono riservati. Nessuna parte di questo libro può essere riprodotta, memorizzata o trasmessa in alcuna forma o con alcun mezzo, elettronico, meccanico, in fotocopia, in disco o in altro modo, compresi cinema, radio, televisione, senza autorizzazione scritta dell'Editore.

Le fotocopie per uso personale del lettore possono essere effettuate nei limiti del 15% di ciascun volume/fascicolo di periodico dietro pagamento alla SIAE del compenso previsto dall'art. 68, commi 4 e 5, della legge 22 aprile 1941 n. 633.

Il nostro indirizzo Internet è: http://www.mursia.com

© Copyright 2010 Ugo Mursia Editore S.p.A.
Tutti i diritti riservati - *Printed in Italy*
6039/AC - Ugo Mursia Editore S.p.A. - Milano
Stampato da Fva - Varese

Anno	Ristampa
13 12 11 10	1 2 3 4

PREMESSA

Quando si affronta un argomento complesso come quello che intendiamo qui esporre, l'Autore dovrebbe essere in grado di garantire essenzialmente tre condizioni: avere in mano una solida documentazione ufficiale, mantenere un'assoluta onestà espositiva attraverso una costante citazione delle fonti, soprattutto quando risultano inedite e comunque d'origine archivistica, e spiegare non troppo sinteticamente, nell'ambito del resoconto storico, anche le implicazioni di contenuto tecnico o tecnologico, che risultano solitamente oscure alla massa dei lettori ma che spesso spiegano da sole l'esito delle operazioni.

Mi sono costantemente impegnato, spero con successo, a soddisfare tali requisiti nel corso della mia intera attività professionale, così come ritengo di essermi uniformato ad essi nello svolgimento di quest'ultimo lavoro. Mi rendo tuttavia conto che per rispettare il terzo principio ispiratore sia necessario un intero capitolo introduttivo, in cui cercherò di puntualizzare l'attuale stato delle mie trentennali ricerche sull'attività crittografica britannica, di rievocare brevemente il loro impatto sulla storiografia relativa ai due conflitti mondiali e segnatamente alla guerra nel Mediterraneo tra il 1940 e il 1943 e infine di preannunciare la rivoluzionaria natura delle più recenti scoperte archivistiche. Diciamo subito infatti che esse ci costringono oggi ad arretrare dal 1940 al 1936, cioè dal secondo conflitto mondiale alla

guerra civile spagnola, la capacità inglese di decrittare i messaggi in codice della Regia Marina e della Regia Aeronautica italiana, come dettaglieremo nel corso dell'opera.

Prima però di affrontare il tema principale di questo libro, appare indispensabile anche un secondo capitolo sulle origini e sullo sviluppo militare di quella guerra fratricida che insanguinò la Spagna tra il 1936 e il 1939, nonché sull'atteggiamento delle grandi potenze e sul diretto seppure mascherato intervento bellico italo-tedesco e sovietico. Infatti senza questa rievocazione non sarebbe poi possibile affiancare alle operazioni militari le contemporanee violazioni delle radiocomunicazioni segrete italiane da parte della *Government Code & Cipher School* britannica.

L'ININTERROTTO PRIMATO CRITTOGRAFICO INGLESE

1. Origini e sviluppo del processo conoscitivo sul tema

Ogni Nazione possiede Servizi Segreti di diversa natura, che tra i loro compiti hanno anche quello di tentare di decrittare, cioè di interpretare, i messaggi in codice avversari. Solitamente però le decrittazioni ottenute e utilizzabili operativamente risultano saltuarie, occasionali, spesso tardive, oppure monche, cioè mancanti di importanti brani risultati indecifrabili, con la nefasta conseguenza di condurre al fraintendimento delle reali intenzioni del nemico, tanto da essere qualche volta preferibile non decrittare affatto. Fu questo, ad esempio, il caso avvenuto in occasione della prima battaglia navale della guerra nel Mediterraneo, cioè quella di Punta Stilo del 9 luglio 1940, quando imperfette e incomplete decrittazioni degli uffici cifra sia di Roma che di Berlino quasi ci portarono al disastro, avendo equivocato sulle reali intenzioni della flotta inglese, che riuscì pertanto a cogliere alle spalle quella italiana e a tagliarle la rotta di rientro a Taranto, dopo averle inferto danni e una cocente delusione strategica.[1]

[1] Cfr. F. Mattesini, *La battaglia di Punta Stilo*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1990, pp. 21-23, 36-37 e 47-54. Nell'occasione la flotta italiana dell'ammiraglio Inigo Campioni, dopo essere stata indirizzata da erronee decrittazioni verso le coste orientali siciliane, si scontrò con la flotta inglese apparsale alle spalle, dovendo poi lamentare, senza alcuna contropartita, seri danni alla corazzata *Giulio Cesare* (nave ammiraglia) e all'incrociatore pesante *Bolzano* ed essendo infine costretta a rinunciare a rientrare a Taranto e a dirigere su Napoli attraverso il trafficato e pericoloso Stretto di Messina.

Di tutt'altra efficacia fu invece storicamente il Servizio crittografico britannico che, come vedremo, fu ininterrottamente in grado di leggere l'intero contenuto (e non semplici brani) di milioni di radiocifrati nemici captati su tutti i fronti a partire dalla Prima guerra mondiale, la maggior parte dei quali trasmessi dalle Forze Armate tedesche, ma anche dalla Marina e dall'Aeronautica italiana dell'era fascista.

Sullo specifico tema della crittografia nel corso della Seconda guerra mondiale sono apparse in Gran Bretagna tra il 1974 e il 1978 alcune frammentarie indiscrezioni che parlavano di un efficientissimo sistema informativo inglese, denominato ULTRA Secret o ULTRA Intelligence, che sarebbe stato capace di decrittare «tutti» i radiomessaggi in codice «tedeschi» redatti su «misteriose» macchine cifranti denominate ENIGMA. Tuttavia tali voci si basavano soltanto sulle memorie, dirette o indirette, di alcuni anziani membri di uno speciale ufficio crittografico britannico, chiamato *Government Code and Cipher School* (GC & CS) e installato in guerra a Bletchley Park, 80 chilometri a nordovest della capitale inglese. Di conseguenza i relativi resoconti risultarono piuttosto semplicistici e poco convincenti, così come solitamente appare la memorialistica non supportata da probanti documenti ufficiali, che su tale argomento erano ancora secretati e quindi non rintracciabili presso l'allora Public Record Office (PRO) di Kew Gardens a Londra, da qualche anno ridenominato The National Archives (TNA).[2]

Finalmente nel 1978 il governo britannico, sull'onda di pressioni mediatiche a loro volta innescate dall'interesse popolare suscitato dalla suddetta memorialistica, decise di liberalizzare gli attesi documenti sull'ULTRA, rendendoli via via consultabili presso il citato Public Record Office. Proprio in quel periodo ero a Londra per una ricerca ar-

[2] Tra questi resoconti basati su diretti o indiretti ricordi personali e che hanno trattato l'ULTRA Intelligence in tutto o in parte, si vedano ad esempio F.W. Winterbotham, *The Ultra Secret*, Weidenfeld & Nicholson, London, 1974; W. Stevenson, *A man called Intrepid*, Sphere Books, London, 1977; A. Cave Brown, *Bodyguard of lies*, Star Book, London, 1977; R. Lewin, *Ultra goes to war*, Hutchinson, London, 1978; P. Beesly, *Very Special Intelligence*, Sphere Books, London, 1978 e R.V. Jones, *Most secret war*, Hamish Hamilton, London, 1978.

chivistica sulla Royal Navy, finanziata dal CNR, e mi sono trovato quindi nella fortunata condizione di essere tra i primi studiosi a mettere le mani su siffatta e preziosissima documentazione, dalla quale ho poi ricavato un libro, numerosi saggi e alcune relazioni presentate in congressi storici internazionali.[3]

Il mio iniziale interesse nell'ambito dell'articolato argomento ha avuto come obiettivo quello di precisare innanzitutto le origini e lo sviluppo del menzionato ULTRA Intelligence e poi quello di analizzare il dettagliato ruolo di detta struttura scientifica durante la guerra nel Mediterraneo, con particolare riguardo alla sua influenza sulla condotta operativa della Regia Marina italiana, tanto criticata storicamente e perfino macchiata da infamanti accuse di tradimento.

Grazie alla progressiva liberalizzazione di altri documenti, fino ad allora parimenti segreti, ho poi potuto accertare che i sopracitati resoconti memorialistici sulle decrittazioni inglesi erano tutti caratterizzati da una fuorviante generalizzazione, oltre che inquinati qua e là da imperfetti ricordi, oppure dalla frequente tendenza umana a considerare l'operato del proprio ufficio come emblema e simbolo unico di un processo lavorativo avente invece un'ampiezza di inimmaginate dimensioni.

Pertanto, sebbene l'organizzazione ULTRA abbia rappresentato in guerra una vera e propria quarta Forza Armata del Regno Unito, con un rendimento operativo addirittura stupefacente, non era e non è scientificamente accettabile affermare né che le macchine cifranti ENIGMA

[3] Si veda di A. Santoni: *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Mursia, Milano, 1981, riedito nel 2005 e tradotto in Germania sotto il titolo di *Ultra siegt im Mittelmeer*, Bernard & Graefe, Coblenza, 1985, mentre tra le relazioni congressuali svolte dall'Autore in materia si vedano come esempio *Die Plannungen der Achsenmachte im Mittelmeer 1941 und der Einfluss von ULTRA auf die Operationen*, nel convegno storico militare di Stoccarda del 17-19 settembre 1981; *The struggle between British and Italian Intelligence Services in the naval operations of the Mediterranean war 1940-1943*, nello specifico convegno storico internazionale di Helsinki del 31 maggio-5 giugno 1988 e *The Italian Navy at the outbreak of the second world war and the influence of the British ULTRA Intelligence on the Mediterranean operations*, nel «Tenth Naval History Symposium» dell'Accademia Navale americana di Annapolis del 13-14 settembre 1991.

sarebbero state «segrete», né che la GC & CS avrebbe decrittato in guerra «tutti i radiomessaggi tedeschi».

Premesso che sull'assoluta conoscenza globale delle tutt'altro che «segrete» macchine ENIGMA mi soffermerò in seguito, ritengo professionalmente onesto sottolineare sia alcune innegabili e documentate pause di rendimento dei decrittatori britannici nei confronti ad esempio dei radiocifrati ENIGMA della Kriegsmarine nell'anno 1942, sia il fatto che quegli stessi uomini riuscirono ad interpretare, nel corso del secondo conflitto mondiale, non solo una buona parte delle radiocomunicazioni segrete germaniche, ma anche molti radiocifrati dell'Impero giapponese e soprattutto oltre 50.000 messaggi in codice della Regia Marina italiana e circa 30.000 della nostra Aeronautica. Ciò in base almeno all'attuale disponibilità di documenti, che tuttavia potrebbero in futuro riservarci altre novità, facendo semmai lievitare le suddette cifre.[4]

Alle già rilevanti inesattezze propagate dai memorialisti si è poi aggiunta sulla stessa materia l'arruffata approssimazione di alcune ricostruzioni mediatiche e pseudo-storiche, messe in atto da giornali e televisioni, che hanno determinato un'ulteriore confusione di idee. Da tutto ciò nasce quindi la necessità di puntualizzare lo stato delle ricerche scientifiche su questo tema, cercando di depurarlo dalle tante imprecisioni e integrandolo infine con l'analisi della più recente documentazione resa consultabile presso i National Archives di Londra. Infatti, come abbiamo già anticipato preliminarmente, nuovi fondi archivistici britannici forniscono sorprendenti sviluppi sull'argomento, permettendo addirittura di retrodatare l'efficacia dell'ULTRA Intelligence britannico dal 1940 al 1936, ossia dal secondo conflitto mondiale alla guerra civile spagnola.

[4] Al termine del presente capitolo ho elencato le principali fonti archivistiche attualmente disponibili presso il TNA di Londra e relative alle decrittazioni britanniche (e non americane) ai danni delle Forze Armate giapponesi, mentre sulla penetrazione inglese dei sistemi cifranti italiani ho fornito nel tempo ampi riferimenti archivistici, che continuerò qui ad indicare ogni volta che si presenteranno simili situazioni riferibili alla guerra civile spagnola.

2. La «Stanza 40» progenitrice dell'ULTRA Intelligence

Le origini della crittografia, cioè dell'arte e poi della scienza preposta alla cifratura e alla decodifica dei messaggi, si perdono nella notte dei tempi, esistendone tracce nelle civiltà babilonesi ed egizie. Tuttavia la pratica di rendere incomprensibili agli estranei le proprie comunicazioni attraverso la trasposizione delle lettere dell'alfabeto o la loro sostituzione con cifre è divenuta ancor più indispensabile in epoca contemporanea dopo l'introduzione del telegrafo e soprattutto della radio. A partire infatti dalla metà del XIX secolo i tradizionali messaggeri o corrieri, soggetti ad essere catturati dal nemico insieme ai dispacci da recapitare, vennero quasi totalmente sostituiti dai molto più rapidi sistemi di comunicazione, che correvano inizialmente via filo e poi attraverso le onde hertziane e che comunque necessitavano anch'essi di essere codificati per preservarne la segretezza.[5]

Di contro crebbero comprensibilmente anche gli sforzi e il campo d'azione di chi aveva interesse ad intercettare e conseguentemente a interpretare i telegrammi o i radiomessaggi cifrati dell'avversario: novella battaglia informativa in cui si misero subito in evidenza gli inglesi, che da sempre sono risultati particolarmente predisposti nella cosiddetta «guerra segreta», come stanno tutt'oggi a dimostrare anche i più celebrati romanzi di spionaggio, non a caso partoriti nella terra d'Albione. Non è pertanto del tutto sorprendente che già durante le guerre anglo-boere i servizi d'intelligence britannici si siano distinti nell'analisi delle trasmissioni in codice dei contemporanei nemici (non solo sudafricani), per rivolgere poi un'ancora più convinta attenzione nei confronti delle radiocomunicazioni segrete delle Marine potenzialmente avversarie nel primo decennio del Novecento.[6]

[5] È forse il caso di rammentare che le famose comunicazioni Morse, iniziate verso la metà dell'Ottocento, non avevano alcuna finalità di cifratura, ma solo scopi di speditezza. Infatti il relativo codice, tutt'altro che segreto, venne subito divulgato a livello internazionale.

[6] Il primo impiego bellico della radiotelegrafia sul mare avvenne in occasione della guerra russo-giapponese del 1904-1905. Si veda A. Santoni, *La battaglia di Tsushima*, Edizioni Dell'Ateneo, Roma, 1985.

Durante la guerra 1914-1918 tale impegno crittografico inglese subì un'ulteriore sofisticazione, giovandosi delle moltiplicate stazioni d'ascolto installate nell'immenso Impero britannico. Esse (chiamate «stazioni Y») erano incaricate di intercettare nell'etere i messaggi tedeschi in cifra, trasmessi esclusivamente via radio allorquando si trattava di raggiungere reparti navali o stazioni oltremare, considerando che la gran parte dei cavi telegrafici sottomarini utilizzabili dalla Germania erano stati immediatamente tagliati dagli Alleati, mentre su quelli controllati dagli ancora neutrali Stati Uniti non era consentito inoltrare dispacci cifrati delle potenze belligeranti.[7]

Queste potenti stazioni d'ascolto radio, disseminate nel Regno Unito e nelle numerose colonie inglesi, finirono quindi per fornire un continuo flusso di prezioso materiale crittografico alla cosiddetta «Stanza 40» della Naval Intelligence Division (NID) dell'Ammiragliato di Londra, che aveva il delicato compito di interpretare, grazie ad elaborazioni matematiche, gli intercettati radiomessaggi tedeschi redatti su codici manuali e solitamente anche sopracifrati su apposite tavole d'uso periodico.[8]

È stato calcolato che circa 35.000 radiomessaggi tedeschi in codice, di natura prevalentemente navale, siano stati captati durante la Prima guerra mondiale dalla catena delle stazioni d'ascolto britanniche e che una grande percentuale di essi sia stata interpretata in tempo utile, ma anche che solo una parte di tali decrittazioni sia stata sfruttata in campo operativo. Questa ridotta utilizzazione pratica del lavoro dell'ottima «Stanza 40» va attribuita principalmente alla mancanza di un ufficio intermedio tra questo organo crittografico e gli enti decisionali centrali, che avrebbe do-

[7] Per il taglio delle linee cablografiche sottomarine tedesche, eseguito a partire dal 5 agosto 1914 da specializzate navi britanniche, tra cui il *Telconia*, cfr. The National Archives (d'ora in poi siglato TNA, ex PRO), Kew Gardens, Londra, fondo ADM 137, cartella 4085: *Movement of German and Austrian ships as reported to and logged by N.I.D., 31 October-30 November 1914* e H.W. Wilson, *Les flottes de guerre au combat*, vol. II: *La grande guerre 1914-1918*, Payot, Paris, 1929, p. 27.

[8] Cfr. A. Santoni, *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, Mursia, Milano, 1985, pp. 50-55.

vuto filtrare e coordinare le informazioni ottenute per poi diramare le conseguenti disposizioni, al pari di quanto avrebbe fatto poi l'Operational Intelligence Centre (OIC) della Royal Navy nel secondo conflitto mondiale, cioè all'epoca dell'ULTRA Intelligence. La mancanza di tale ufficio «filtro» nel corso della guerra 1914-1918 costrinse invece la «Stanza 40» a riversare le informazioni crittografiche sul tavolo del Capo di Stato Maggiore della Marina britannica, già oberato da un immane lavoro, con conseguenti ritardi e dimenticanze nel loro impiego operativo.

Oltre a ciò, l'importanza delle intercettazioni e decrittazioni radio, cioè di un sistema informativo rivoluzionario, era originariamente apprezzata a Londra da pochissimi personaggi, tra cui era annoverato fortunatamente il Primo Lord dell'Ammiragliato (cioè il ministro della Marina) Winston Churchill. Invece la maggior parte degli alti ufficiali della Royal Navy, allevati nel tradizionalismo più radicale e quindi scettici di fronte agli innovativi metodi della «Stanza 40», tendeva ad osteggiare questo organismo, che ai loro occhi osava sconvolgere con la sua modernità gli stagnanti costumi della Forza Armata. Purtroppo tra costoro figurava l'influente, quanto mediocre e storicamente sopravvalutato ammiraglio John Fisher, Primo Lord del Mare dal 1914 al 1915, che incosciente-mente usava ironizzare sulla «Stanza 40», considerandola «un ufficio buono soltanto a ritagliare e a incollare brani di giornali stranieri».[9]

Nonostante i suddetti condizionamenti, che limitarono nella Prima guerra mondiale l'utilizzazione pratica delle informazioni raccolte, la «Stanza 40» fu uno straordinario ufficio crittografico, di gran lunga più avanzato e produttivo di qualsiasi contemporaneo e similare organismo straniero. Esso infatti poteva giovarsi di quattro fattori favorevoli: l'alta professionalità del suo crescente personale, l'efficiente catena delle stazioni d'ascolto radiofonico, l'uso spesso indiscriminato e imprudente della radiotelegrafia da

[9] G. Bennett, *Naval battles of the first world war*, Pan Books, London, 1983, p. 85.

parte del nemico e infine la cattura di tre codici navali germanici nei primi mesi di guerra.

Il primo di questi fu lo HVB (*Handelsverkehrsbuch*), comodamente asportato dagli australiani dalla cassaforte del mercantile tedesco *Hobart* che, all'oscuro dell'apertura delle ostilità, fu sorpreso e catturato l'11 agosto 1914 nelle acque di Melbourne. Una copia fotografica di tale codice giunse alla fine di ottobre in Gran Bretagna, dove comunque esso era già stato autonomamente «penetrato» dai crittografi dell'Ammiragliato fin dai primi giorni del conflitto.[10]

Frattanto, il 26 agosto di quello stesso anno, un altro codice navale tedesco, lo SKM, era stato reperito dai russi sul relitto dell'incrociatore leggero *Magdeburg*, andato in secca presso le coste estoni e sabotato inadeguatamente dal suo equipaggio. Quindi, con un comportamento sorprendente da parte di una Nazione quale la Russia, sempre assai gelosa dei suoi segreti, tale documento venne consegnato agli inglesi e raggiunse Londra il 10 ottobre 1914.[11]

Infine il 30 novembre 1914 le reti di un peschereccio britannico recuperarono casualmente, sui bassi fondali della costa olandese, alcuni reperti rilasciati dal relitto del cacciatorpediniere tedesco *S.119*, affondato in combattimento il 17 ottobre precedente. Tra il materiale «pescato» così fortunosamente venne rintracciata una copia del codice navale VB, che tuttavia era già stato anch'esso penetrato in precedenza dalla «Stanza 40».[12]

Sempre in quegli ultimi mesi del primo anno di guerra la «Stanza 40» cominciò ad interpretare anche il codice di-

[10] Il codice tedesco HVB era allora usato per le comunicazioni con le navi mercantili, con i dirigibili Zeppelin e parzialmente con i sommergibili. Cfr. P. Beesly, *Room 40: British Naval Intelligence 1914-1918*, Hamish Hamilton, London, 1982, pp. 3-4, 25-26.

[11] TNA, fondo ADM 137, cartella 4156: *Signal code book (Signalbuch der Kaiserlichen Marine SKM, copy n. 151) captured from "Magdeburg", August 1914, by Russians and handed to Room 40, October 1914*. Ho avuto personalmente tra le mani questo stesso codice, allora usato dalla flotta d'alto mare tedesca (*Hochseeflotte*) e oggi conservato nell'archivio londinese, e ne ho anche pubblicato le prime pagine nel mio libro *Il primo Ultra Secret*, cit., pp. 320-325.

[12] TNA, fondo ADM 137, cartella 4065: *Log of intercepted German signals in Verkehrsbuch (VB) code from various sources, March 1914-January 1915*. Il codice VB era anch'esso usato per i movimenti delle unità da guerra germaniche.

plomatico germanico ABC, mentre una copia dell'ancora più prezioso codice diplomatico 13040 venne catturata in Persia da agenti britannici nel marzo del 1915. A tale proposito ci sembra necessario precisare che in guerra la cattura casuale o premeditata di codici nemici costituisce un evento abbastanza consueto e che il problema consiste poi nell'identificare le correnti «chiavi» cifranti, che l'avversario è solito mutare di frequenza. Lo scopo ultimo della crittografia era ed è infatti l'acquisizione di informazioni non saltuarie ed episodiche, ma costanti e naturalmente tempestive sui futuri piani e movimenti del nemico, obiettivi conseguibili con l'impiego di strutture scientifiche e di metodi interpretativi d'avanguardia, che nella Prima guerra mondiale furono propri soltanto della «Stanza 40».[13]

Le peculiari doti di siffatto organismo furono comprensibilmente tenute segrete dalla Royal Navy per lunghissimo tempo, consentendo così al Regno Unito di replicare simili successi informativi nel corso del secondo conflitto mondiale. Lo stesso Winston Churchill, già ministro di quella Forza Armata, distese sull'argomento un velo mistificatore nei suoi numerosi scritti del primo dopoguerra, tra cui emerse la ponderosa opera *The world crisis*. In essa infatti l'illustre statista dipinse in poche righe la «Stanza 40» come un ufficio occasionalmente e temporaneamente legato alla nota cattura del codice navale tedesco SKM da parte dei russi e celò tutto il precedente e successivo lavoro crittografico compiuto, così come la continuità e la portata dei successi informativi in campo operativo. Nei casi invece in cui non era assolutamente possibile nascondere un troppo evidente possesso inglese di preventive informazioni sul nemico, Churchill si sforzò di minimizzarne la portata e soprattutto di attribuirne il merito alla convenzionale e universalmente adottata radiogoniometria, che però era ed è in grado soltanto di lo-

[13] Cfr. A. Santoni, *The first Ultra Secret: the British cryptography in the naval operations of the first world war*, relazione presentata al Congresso internazionale di storia militare di Stoccarda, 18-25 agosto 1985 e pubblicata sulla «Revue internationale d'histoire militaire», n. 63, anno 1985.

calizzare la posizione di un'emittente radio, ma non certo di interpretarne i segnali in codice.[14]

Un ancor più assoluto riserbo sulla «Stanza 40» fu contemporaneamente mantenuto dalla storia ufficiale della Royal Navy sulla Prima guerra mondiale, compilata in cinque volumi da J.S. Corbett e H. Newbolt e tradotta anche in Italia a cura della nostra Marina tra il 1923 e il 1934.[15]

Si deve quindi a scrittori civili e non tenuti al silenzio istituzionale la divulgazione di alcune notizie sulla «Stanza 40», prima con opere memorialistiche e non scientifiche, come quella di H.C. Hoy, e poi con quelle già citate e sempre più convenientemente documentate di P. Beesly e del sottoscritto.[16]

È impraticabile in questa sede riassuntiva la rievocazione di tutti i successi della «Stanza 40» nel corso del primo conflitto mondiale, ma è possibile elencare almeno i casi in cui le informazioni crittografiche, cioè ricavate dalla decrittazione di radiomessaggi tedeschi in codice, conferirono notevoli vantaggi alla Royal Navy, a prescindere dal susseguente esito dell'operazione intrapresa, a sua volta dipendente dal grado di attenzione riservato alle informazioni stesse da parte del comandante britannico in mare, dalla condotta tattica da esso adottata e naturalmente dalle contromisure nemiche sul campo di battaglia.

Sicuramente e pesantemente influenzate dalle preventive informazioni fornite dalla «Stanza 40» furono le seguenti operazioni navali tra il 1914 e il 1918: l'iniziale caccia in Mediterraneo agli incrociatori tedeschi *Goeben* e *Breslau* nell'agosto del 1914, i bombardamenti navali costieri delle cittadine inglesi di Hartlepool, Whitby e Scarborough nel dicembre successivo, la famosa crociera dell'ammiraglio von Spee nel Pacifico e oltre Capo Horn, conclusasi tragi-

[14] Cfr. W. Churchill, *The world crisis 1911-1918*, vol. I, Thornton Butterworth, London, 1924, pp. 462-463.

[15] J.S. Corbett, H. Newbolt, *Storia della grande guerra ricostruita su documenti ufficiali. Le operazioni navali*, 5 volumi, traduzione a cura dell'Istituto di Guerra Marittima, Livorno, 1923-1934.

[16] H.C. Hoy, *40 O.B. La chambre secrète de l'Amirauté*, Payot, Paris, 1933; P. Beesly, *Room 40: British Naval Intelligence 1914-1918*, cit. e A. Santoni, *Il primo Ultra Secret*, cit.

camente alle isole Falkland nello stesso dicembre del 1914, la quasi contemporanea eliminazione dell'incrociatore *Emden* nell'oceano Indiano, la battaglia del Dogger Bank del gennaio del 1915, l'affondamento dell'incrociatore *Dresden* nelle acque di Juan Fernández nel marzo seguente, la ricerca e la distruzione dell'altro incrociatore corsaro *Konigsberg* sulle coste del Tanganica nel luglio del medesimo anno, le minacce incombenti e poi fatalmente riversatesi sul famoso transatlantico inglese *Lusitania* nel maggio dello stesso 1915, il pedinamento crittografico di alcuni dirigibili Zeppelin e di numerosi U-boot, la conoscenza dell'operazione navale tedesca «Steiner II» del marzo del 1916, i cannoneggiamenti dal mare di Lowestoft e Yarmouth del mese seguente, la preparazione della nota insurrezione di Pasqua del 1916 ad opera del movimento cattolico-indipendentista irlandese *Sinn Fein*, la grande battaglia navale dello Jütland o dello Skagerrak del 31 maggio-1° giugno 1916, le operazioni della Hochseeflotte nell'agosto, ottobre e novembre dello stesso anno e nell'ottobre e novembre del 1917.

Tuttavia il successo più eclatante della «Stanza 40» si registrò nel gennaio-febbraio del 1917 con la laboriosa ma brillante e storicamente rilevantissima interpretazione del famoso telegramma Zimmermann, che ebbe un ruolo determinante nel convincere gli Stati Uniti a entrare in guerra nell'aprile successivo.[17]

Dopo aver riepilogato velocemente i principali interventi della «Stanza 40» durante il primo conflitto mondiale, la più ovvia osservazione riguarda l'assoluta inconsapevolezza dei tedeschi di essere stati ripetutamente «spiati» dall'apparato crittografico britannico. In Germania infatti, sia durante che dopo la guerra, si materializzò soltanto il vago sospetto del possesso di qualche documento segreto da parte del nemico e fu sopravvalutata la funzione della molto più anziana e conosciuta radiogoniometria, proprio come desi-

[17] Per una sintetica analisi delle vicende che condussero alla decrittazione del fatale telegramma cifrato trasmesso dal ministro degli Esteri tedesco Zimmermann al suo ambasciatore a Washington Bernstorff, attraverso compiacenti canali della neutrale Svezia, cfr. A. Santoni, *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1993, pp. 134-139.

deravano Churchill e i membri della Naval Intelligence Division. Una riprova dell'incrollabile fiducia tedesca nella sicurezza dei propri codici è peraltro fornita dagli scritti postbellici dello stesso ammiraglio Scheer, comandante della flotta da battaglia del Kaiser, propenso anch'egli ad attribuire alla sola radiogoniometria quei vantaggi informativi inglesi che, in un modo o nell'altro, emersero storicamente tra le due guerre mondiali.[18]

Comunque sia, Berlino provvide nel 1916-1917, in verità più per routine che per reali sospetti, ad introdurre i nuovi codici navali AFB e FFB e il più evoluto codice diplomatico 0075, tutti però parimenti violati dall'ormai efficientissima «Stanza 40» poco dopo il loro debutto. Del resto, anche se i tedeschi avessero nutrito concreti sospetti circa l'abilità crittografica avversaria, non sarebbe stato semplice per loro cambiare frequentemente i propri codici, poiché l'inoltro delle nuove edizioni ai rispettivi comandi oltremare o alle lontane rappresentanze diplomatiche era reso difficile dalla contemporanea assenza di voli transcontinentali e dal controllo degli oceani da parte delle potenze dell'Intesa.[19]

Un doveroso e breve sguardo comparativo al contrapposto servizio crittografico germanico operante durante la Prima guerra mondiale, l'*E.Dienst*, indica che esso, pur ottimamente organizzato, non raggiunse neanche lontanamente l'efficienza e la produttività informativa della «Stanza 40». Ciò contribuì certamente ad indurre i tedeschi all'accennata sottovalutazione delle capacità dei decrittatori inglesi, attraverso un meccanismo psicologico che spesso tende a misurare erroneamente le virtù del nemico con parametri domestici.

Una discreta efficacia crittografica venne dimostrata in guerra dal cosiddetto «gabinetto nero» francese, mentre gli

[18] R.K.F. Scheer, *La flotte allemande de haute mer pendant la guerre mondiale*, Payot, Paris, 1928, p. 120.

[19] Il nuovo codice diplomatico 0075, con il quale fu poi redatto il famoso telegramma Zimmermann, giunse all'ambasciata tedesca a Washington grazie ad uno speciale viaggio del grande sommergibile *Deutschland*. Tuttavia questo genere di operazioni logistiche sottomarine non poteva avere troppe repliche se non sottraendo preziosi battelli subacquei tedeschi alla vitale battaglia nell'Atlantico.

italiani divennero tributari in questo campo proprio degli inglesi, dopo che nella primavera del 1917 fu costituito a Taranto e poi a Roma un ufficio distaccato della stessa «Stanza 40», diretto nientedimeno che dal comandante Nigel de Grey che pochi mesi prima aveva messo in chiaro il celebre telegramma Zimmermann. Questo evento introduce il seguente paradosso: durante la Seconda guerra mondiale, come abbiamo dimostrato in numerose pubblicazioni e come ci accingiamo a rievocare qui di seguito, l'ULTRA Intelligence britannico interpretò, tra l'altro, decine di migliaia di radiocifrati della nostra Marina, che avrebbe pur dovuto essere la Forza Armata maggiormente consapevole dell'abilità crittografica degli inglesi, dopo che costoro si erano recati a casa sua per dimostrare quanto fossero bravi in materia.

3. Le macchine cifranti e quelle decrittanti

La Gran Bretagna fece tesoro del suo primato in materia crittografica e nel 1919 ampliò la «Stanza 40» nella già ricordata Government Code and Cipher School (GC & CS), che conglobò gli uffici di decrittazione di tutte e tre le Forze Armate di Sua Maestà e che nel settembre del 1939 venne definitivamente trasferita da Londra a Bletchley Park, in una residenza ad ottanta chilometri a nord-ovest della capitale, sulla strada per Coventry e Birmingham. E fu tale organismo che nella Seconda guerra mondiale produsse le famose informazioni ULTRA, basate sull'interpretazione dei sistemi cifranti nemici ormai in gran parte meccanizzati.[20]

Nel frattempo infatti, e precisamente dagli anni Venti, i metodi di codificazione avevano compiuto un grande passo in avanti grazie all'invenzione di macchine cifranti molto veloci nell'anagrammare i testi e ritenute universalmente impenetrabili. Le più usate erano le già accennate ENIG-

[20] TNA, fondo ADM 1, cartella 8637/55: *Formation of the Code and Cipher School and its subsequent housing* e A. Santoni, *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, cit., pp. 12-14.

MA tedesche, patentate fin dal 1919, e le HAGELIN svedesi, ambedue aventi l'aspetto di macchine da scrivere portatili e che furono impiegate inizialmente da imprese commerciali e finanziarie civili per combattere il dilagante fenomeno dello spionaggio industriale e bancario.

Solo successivamente queste macchine, rimaste in libera vendita sul mercato, cominciarono ad essere valutate dagli Stati Maggiori di molte Nazioni che poi combatterono il secondo conflitto mondiale su fronti opposti, come la Germania, la Polonia, l'Italia, la Francia, il Giappone e gli Stati Uniti. Alla fine però le ENIGMA furono adottate integralmente soltanto dall'allora Reichsmarine e dall'Esercito della Repubblica di Weimar rispettivamente nel 1926 e nel 1928, cioè prima dell'avvento al potere di Hitler, e infine dalla neocostituita Luftwaffe nazista nel 1935. Quindi, durante la guerra civile spagnola del 1936-1939, il Terzo Reich ne concesse in prestito sette (e poi otto) esemplari alla Marina italiana. Questa nostra Forza Armata, valutato soddisfacente il rendimento delle ENIGMA, ne acquistò in seguito alcuni modelli, che nel secondo conflitto mondiale furono affiancati da un maggiore numero di HAGELIN C.38 svedesi, senz'altro più semplici ed economiche e perfino ritenute globalmente superiori da qualche ottimistico responsabile del nostro Ministero.[21]

In verità i capi dell'ufficio crittografico della Regia Marina si illudevano pesantemente sulla presunta migliore qualità delle macchine cifranti HAGELIN C.38 che, a differenza delle ENIGMA, non erano elettriche e che, pur prevedendo una buona moltiplicazione e variazione delle proprie combinazioni cifranti attraverso sei rotori meccanici, rischiavano di essere penetrate dal nemico con maggiori probabilità.

Invece le ENIGMA possedevano inizialmente soltanto tre rotori, collegati però a variabili allacciamenti elettrici, fattore che elevava le loro combinazioni cifranti allo sbalorditivo totale di 158 trilioni, rendendo pressoché impossibi-

[21] Cfr. F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1992, pp. 272-275.

le una tempestiva interpretazione dei messaggi prodotti ed eventualmente intercettati dal nemico in ascolto, anche se quest'ultimo fosse stato in possesso delle medesime macchine, considerando almeno gli strumenti tecnologici allora conosciuti.

In sintesi l'inviolabilità delle ENIGMA e delle HAGELIN era affidata non alla loro struttura, che come abbiamo detto era ben conosciuta da tempo anche da imprenditori privati, ma alla frequente variazione delle rispettive «chiavi cifranti», cioè del loro *modus operandi*. Questo avveniva con il semplice spostamento manuale della posizione di partenza del primo dei rotori esistenti, meccanicamente collegati tra loro, mentre sulle ENIGMA era anche possibile diversificare, attraverso i citati allacciamenti a spina, gli impulsi elettrici che facevano muovere i rotori stessi in seguito alle battute sulla tastiera.[22]

Più in particolare, l'operatore tedesco o italiano di un'ENIGMA doveva innanzitutto regolare la macchina sulla chiave cifrante prescelta, che di norma veniva variata individualmente da ogni Comando militare ogni 8, 16 o 24 ore. Tale «settaggio» era semplicissimo, poiché si risolveva nella scelta di una delle prese elettriche in cui inserire l'apposito spinotto e nel posizionamento del primo rotore di destra su una delle lettere dell'alfabeto che apparivano lungo la sua circonferenza. Tutto ciò determinava appunto la «chiave cifrante» corrente.[23]

Iniziava poi la battitura sulla tastiera del messaggio in chiaro, che veniva automaticamente anagrammato e trasformato dalla macchina in gruppi di cinque lettere casuali e riflesse su uno schermo luminoso posizionato all'interno del coperchio della macchina. Da tale processo elettromeccanico emergeva che se ad esempio si batteva sulla tastiera la lettera «A» poteva illuminarsi su tale schermo, diciamo, la lettera «Q»; ma se si batteva nuovamente la «A»

[22] Una particolareggiata descrizione delle ENIGMA è compresa, tra l'altro, nel libro di F.H. Hinsley, A. Stripp, *Codebreakers. The inside story of Bletchley Park*, Oxford University Press, Oxford, 1994, pp. 83-88.

[23] Si veda al proposito anche H. Sebag-Montefiore, *Enigma, the battle for the code*, Weidenfeld & Nicholson, London, 2000.

non appariva più la lettera «Q», perché nel frattempo il movimento dei rotori, innescato dalla precedente battuta del tasto, aveva superato la posizione iniziale impostata ed aveva dato origine ad un'altra lettera da cui ripartiva l'intero processo.

Sui modelli più avanzati delle ENIGMA poi la cifratura veniva ulteriormente sofisticata da un meccanismo «riflettore», posto alla fine del suddetto ciclo elettromeccanico attivato dalla battuta del tasto. Questo «riflettore» aveva il compito di rinviare indietro la sequenza, facendola rimbalzare, cioè ripassare per la seconda volta attraverso i rotori sottoposti alla tensione elettrica prescelta, prima di fornire l'esito definitivo della cifratura e far quindi accendere la risultante lettera dell'alfabeto sul citato schermo luminoso. Il tutto, lungo da spiegare, si svolgeva entro poche frazioni di secondo.

Un ultimo sistema di sicurezza consisteva infine nella possibilità di sostituire periodicamente gli stessi tre rotori dell'ENIGMA con altri rotori di scorta, che possedevano ingranaggi con un «passo» diverso e che fornivano quindi tempi di rotazione e risultati differenti.

Un secondo operatore, seduto nei pressi di colui che manovrava la macchina, trascriveva a mano su un brogliaccio le lettere che via via si illuminavano sullo schermo luminoso e poi consegnava il risultato al radiotelegrafista, che infine trasmetteva in Morse e su una frequenza stabilita quella sequenza di lettere incomprensibili. Il destinatario, cioè un collegato Comando tedesco o italiano, decodificava facilmente il messaggio ricevuto, trascrivendo i gruppi di lettere trasmessigli su una macchina ENIGMA preventivamente regolata sulla stessa «chiave cifrante» del mittente, mettendo così automaticamente in chiaro il suo contenuto con un processo inverso.[24]

Dopo 8, 16 o 24 ore quello stesso Comando dell'Asse,

[24] Come già detto, la macchina cifrante svedese HAGELIN C.38 era simile all'ENIGMA, pur essendo priva di collegamenti elettrici. Essa era pertanto preferita da un personale meno specializzato e divenne quindi maggiormente divulgata all'interno della Regia Marina, che la impiegò soprattutto per regolare il traffico dei convogli mediterranei nel corso della seconda guerra mondiale.

come detto, poteva o doveva cambiare la propria «chiave cifrante», comunicandola agli enti collegati all'interno di un messaggio complesso e parimenti cifrato, mentre nello stesso momento centinaia di altri Comandi italo-tedeschi nei più svariati teatri bellici usavano chiavi cifranti diverse.

Grazie ai suddetti metodi variabili, quindi, ogni Comando militare era in grado di adottare una propria temporanea «chiave cifrante», che non solo poteva essere agevolmente e frequentemente variata grazie alle manovre manuali, ma che era anche diversa dalle «chiavi» usate in quel momento da altri Comandi militari. Di conseguenza le eventuali catture delle ENIGMA, che pure avvennero per lo più casualmente, avrebbero al massimo consentito al nemico di accertare l'eventuale intercorsa sofisticazione di tali macchine, ma non di interpretarne i conseguenti messaggi, considerando il brevissimo periodo di validità (8, 16 o 24 ore) della rispettiva chiave cifrante.[25]

Del resto, sempre a proposito dello scarso valore delle eventuali catture di macchine cifranti nemiche, conviene ripetere e sottolineare quanto già detto e che cioè le ENIGMA erano rimaste lungamente in libera vendita ed erano state perfino esposte dai loro inventori, l'olandese Koch van Delft e il tedesco Scherbius, nel Congresso internazionale dell'Unione Postale del 1923. Senza alcuno sforzo quindi chiunque poteva acquistarle, a prescindere dal particolare, parimenti già ricordato, che negli anni Venti esse erano state impiegate da molti imprenditori civili e poi valutate da alcune potenze che in seguito si sarebbero schierate contro la Germania e l'Italia nel corso della Seconda guerra mondiale.

In conclusione, se si voleva interpretare con continuità il prodotto anagrammato e costantemente variabile delle macchine cifranti di qualsiasi specie, in vertiginosa divulgazione, sarebbero state inizialmente necessarie elabora-

[25] Sull'argomento cfr. A. Santoni, *The Italian Navy at the outbreak of the second world war and the influence of the British ULTRA Intelligence on the Mediterranean operations*, già citata relazione tenuta presso l'Accademia Navale americana di Annapolis il 13 settembre 1991 in occasione del «Tenth Naval History Symposium».

zioni matematiche altamente speditive e poi l'impiego di veloci calcolatori, in grado di svolgere in tempi ragionevolmente contenuti la laboriosa analisi delle numerosissime probabilità cifranti, che sulle ENIGMA erano pari alla formula di 5,2 x 10 all'87ª potenza! E questa fu in effetti la soluzione finale adottata dalla GC & CS di Bletchley Park che, dopo l'impiego di metodi statistici manuali alternativi, mise in servizio nel maggio del 1940 le grandi calcolatrici elettromeccaniche *bombe* – affiancate nel dicembre del 1943 dal primo calcolatore con componenti elettroniche *colossus* – dando pieno sviluppo alla costante produzione delle cosiddette decrittazioni ULTRA, sotto la supervisione di uno staff di matematici guidato dal noto Alan Turing.[26]

Per i motivi suddetti non sono da prendere sul serio né le divulgate fantasticherie su rocambolesche «ricostruzioni» di ENIGMA tedesche da parte di tecnici polacchi rifugiatisi in Gran Bretagna, né film d'azione come quello intitolato *U-571*, che ci racconta la fantasiosa cattura di un'ENIGMA a bordo di un improbabile sommergibile tedesco, nell'improbabile anno 1942 e da parte di un ancor più improbabile plotone d'assalto statunitense.[27]

Naturalmente, come accennato, in oltre cinque anni e mezzo di guerra non poterono non verificarsi anche isolate catture di qualche macchina cifrante, così come di codici e di altri documenti riservati, ma il tutto avvenne solitamente per caso. Così, ad esempio, gli inglesi misero le mani su alcuni piani operativi segreti di sommergibili italiani nel Mar

[26] Tra l'altro il *colossus* riuscì a decodificare nel 1944-1945 i messaggi ultrasegreti tra lo staff di Hitler e l'Alto Comando della Wehrmacht, redatti sulla nuova e sofisticatissima macchina LORENZ (chiamata dagli Alleati TUNNY) a dodici rotori.

[27] Si ricorda, per inciso, che l'uscita nell'anno 2000 di questo risibile film americano, realizzato nel Mediterraneo con l'aiuto della Marina italiana (che mise a disposizione un rimorchiatore d'altura, goffamente «travestito» da cacciatorpediniere tedesco per le riprese di battaglia), suscitò una piccata protesta da parte delle autorità britanniche, che giustamente fecero sapere, a chi ancora non fosse stato a conoscenza della realtà dei fatti, che gli americani con la penetrazione delle ENIGMA non c'entravano nulla e che comunque la cattura di una di tali macchine non era affatto risolutiva. Tra l'altro, questa grossolana ricostruzione cinematografica è stata stigmatizzata anche nel corso del programma scientifico *Voyager*, teletrasmesso su Rai 2 il 12 febbraio 2004.

Rosso e nel Mediterraneo dopo essere saliti inopinatamente a bordo dei nostri battelli subacquei *Galilei*, *Uebi Scebeli* e *Durbo*, arresisi in combattimento tra il giugno e l'ottobre del 1940 e non convenientemente sabotati.[28]

Una reale ma sempre occasionale e non pianificata cattura di una macchina ENIGMA venne invece effettuata, ad esempio, il 9 maggio 1941 da un drappello di marinai del cacciatorpediniere britannico *Bulldog*, salito a bordo del sommergibile tedesco *U-110*, emerso e abbandonato dall'equipaggio dopo essere stato gravemente danneggiato. Ciò permise agli inglesi soltanto di aggiornarsi sulle connessioni elettromeccaniche di quell'apparato, ma non rese possibile decrittare alcunché, considerato quello che è stato detto circa le frequenti variazioni delle «chiavi cifranti» della macchina, che ogni giorno e perfino ogni sei ore riproponevano 158 trilioni di combinazioni.[29]

Abbiamo anzi le prove che ci dicono quanto gli inglesi fossero restii a catturare in guerra macchine cifranti nemiche, poiché ritenevano che perfino impossessandosi dei modelli più aggiornati non avrebbero aumentato di molto le conoscenze scientifiche della GC & CS, correndo di contro il rischio di mettere in guardia i crittografi avversari, inducendoli a rivoluzionare i propri sistemi codificanti, fino a quel momento assai fruttiferi per gli inglesi stessi.[30]

È infine interessante sottolineare la disponibilità britannica a rendere noto il segreto ULTRA agli Stati Uniti. Ciò accadde il 7 maggio 1941, cioè perfino sette mesi prima dell'intervento in guerra di Washington in seguito al noto attacco giapponese a Pearl Harbor. A queste leali ma rischiose confidenze inglesi seguì poi l'ospitalità offerta da Bletchley

[28] Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare di Roma (AUSMM), fondo «Sommergibili», cartelle *Galileo Galilei*, *Uebi Scebeli* e *Durbo* e fondo «Commissioni d'inchiesta speciali», cartelle CIS 60, 61 e 69. La relativa documentazione britannica è custodita invece in TNA, fondo ADM 199, cartella 136: *East Indies Station, attacks on Italian U-boats, reports* e fondo ADM 223, cartella 75: *Admiralty signal messages "F" series, 14 July 1940-4 March 1941*, documento F.103.

[29] TNA, fondo ADM 1, cartella 11133: *U-boats attacks on convoy OB.318 and capture of "U-110" and crew, including confidential documents, 7-10 May 1941.*

[30] TNA, fondo HW 50, cartella 15/14: *G.C.& C.S. and Government Communication Headquarters: Technical Intelligence.*

Park ad alcuni crittografi americani appositamente inviati nel Regno Unito.[31]

Londra invece non svelò ai sovietici i segreti della propria organizzazione crittografica, sebbene sussistano alcune indiscrezioni secondo le quali Stalin avrebbe comunque conosciuto l'esistenza di ULTRA attraverso un proprio agente infiltrato. Secondo altre fonti, invece, sembrerebbe che tale agente sovietico, scoperto e manipolato dagli inglesi, fornisse a Mosca soltanto le informazioni sui tedeschi che il governo britannico desiderava far pervenire al Cremlino, dopo però averle dichiarate provenienti da altre sorgenti di spionaggio. Questo fu il caso, ad esempio, delle informazioni ULTRA che Londra fece giungere tempestivamente a Mosca prima della famosa e poi fallita offensiva tedesca su Kursk del luglio 1943 e che vennero preventivamente presentate dagli inglesi come frutto del classico lavoro di una convenzionale rete spionistica esistente in Svizzera.[32]

4. Sommario sulla penetrazione delle radiocomunicazioni della Marina italiana redatte sia su codici manuali sia su macchine cifranti

L'illustrata attività SIGINT, cioè di «Signal Intelligence», ha continuato ad essere coperta in Gran Bretagna da un comprensibile e massimo riserbo rimasto tale fino al 1978 al punto da essere definita sintomaticamente ULTRA Intelligence, mentre le ricavate informazioni crittografiche sono state siglate come fonti *most secret*.[33]

La rapida conversione della GC & CS in un laboratorio futuristico non deve però fare dimenticare la sua iniziale

[31] TNA, fondo HW 8, cartelle da 128 a 138: *Exchanges between G.C.& C.S. and Washington*.

[32] Per saperne di più cfr. A. Santoni, *La battaglia di Kursk*, «Storia Militare», gennaio 2003.

[33] Recentemente sono emerse le regole di segretezza imposte agli operatori della GC & CS anche dopo la fine della guerra. Cfr. TNA, fondo HW 3, cartella 29: *Directives from Director G.C.& C.S. and from Admiralty on continuing need to maintain high security of SIGINT work after ending of the war against Germany*.

penuria di tecnologie e di personale specializzato, a fronte del moltiplicato uso di macchine cifranti da parte del nemico. Queste difficoltà perdurarono in Gran Bretagna almeno fino a tutto il 1941, costringendo nel frattempo i locali operatori a selezionare accuratamente i bersagli, cioè a dare la precedenza all'analisi dei radiocifrati della Forza Armata nemica in quel momento ritenuta più minacciosa, trascurando parzialmente o completamente le altre. E non fu quindi un caso se le prime decrittazioni ULTRA del secondo conflitto mondiale riguardassero i messaggi ENIGMA dell'Aeronautica tedesca, che nel maggio-giugno del 1940 stava completando vittoriosamente la campagna di Francia e che poi si sarebbe sicuramente rivolta contro le isole britanniche, mettendole effettivamente in grave pericolo nella famosa «battaglia d'Inghilterra».

Più a sud, dopo l'entrata in guerra dell'Italia nel giugno del 1940, anche le radiocomunicazioni segrete della nostra Marina furono ritenute dagli inglesi un bersaglio primario, considerando la fondamentale importanza del potere marittimo nella strategia di Londra nel Mediterraneo e in Medio Oriente. Comunque già prima della metà degli anni Trenta la GC & CS si era dimostrata capace di decrittare i radiomessaggi navali italiani compilati allora esclusivamente sui tradizionali codici manuali, che invece una distratta storiografia, perfino britannica, ha ritenuto erroneamente sicuri e inviolati.[34]

Infatti, secondo il diario operativo della GC & CS, solo recentemente reso consultabile nell'archivio di Stato britannico, «il conflitto d'Abissinia, le sanzioni e la guerra civile spagnola, con la peculiare partecipazione di forze italiane e tedesche dalla parte del generale Franco, resero la Sezione dell'Intelligence Navale molto attiva negli anni dal

[34] Sulla penetrazione inglese dei nostri codici navali manuali, finora superficialmente negata, cfr. TNA, fondo HW 3, cartella 140: *G.C.& C. S. Naval Section 1919-1939 and Italian sub-section 1939-1941 by WF Clarke*; fondo HW 50, cartella 15/6: *G.C.& C.S. Italian Naval Section: notes by Frank Birch on the work on the Italian naval ciphers from its transfer to Bletchley Park until the Italian capitulation* e fondo ADM 223: *Naval Intelligence papers*, cartelle 21, 79, 80, 81, 82, 89, 488 e 510.

1934 al 1938. L'attenzione dovette essere concentrata sul lato italiano della faccenda e, come risultato, fu necessario trascurare altre attività. La sezione venne gradualmente ampliata e i progressi ottenuti dimostrarono che gli anni di preparazione e l'apparente inattività non erano trascorsi invano. *I codici italiani*, sebbene costantemente aggiornati e con tavole di sopracifratura sempre più complicate, *erano regolarmente penetrati* e veniva acquisita una larga messe di utilissime informazioni. La Marina italiana era allora sul piede di guerra e il contenuto delle sue radiotrasmissioni cessò di essere un semplice gossip e divenne intelligence operativo».[35]

Tutto questo accadeva nonostante l'accresciuta tensione tra Gran Bretagna e Germania stesse per imporre di lì a poco un drastico trasferimento di crittografi inglesi, originariamente addetti all'interpretazione dei codici italiani, al nuovo impegnativo lavoro contro i sistemi di cifratura tedeschi, come viene sottolineato più oltre dallo stesso diario della GC & CS. Basti pensare al proposito che ai tempi della crisi di Monaco del settembre del 1938, quando una guerra europea sembrava imminente, la sezione della GC & CS addetta ai codici italiani rimase composta unicamente dai cap. corv. O'Callaghan e Murray e da nove impiegati civili, tra cui sette donne. Di contro erano soltanto due i membri della sotto-sezione incaricata allora di interpretare le prime sette macchine cifranti ENIGMA della Marina italiana, prese in prestito dalla Germania a partire dal 1937 e poi acquistate in seguito, come chiariremo e documenteremo più oltre.[36]

Nonostante però la penuria delle risorse, il diario della GC & CS prosegue affermando che nel 1939 «la situazione dei codici navali italiani era fortunatamente abbastanza semplice. Un solo codice di alto livello era generalmente in uso, dopo essere stato introdotto nel febbraio 1939, il cui

[35] TNA, fondo HW 3, cartella 140, cit.: *G.C.&. C. S. Naval Section 1919-1939 and Italian sub-section 1939-1941 by WF Clarke*, capitolo IV, p. 6. Il crittografo civile W.F. Clarke era all'epoca direttore della scarna sezione navale della GC & CS Cfr. *ibid.*, capitolo VI, p. 1.

[36] TNA, fondo HW 3, cartella 140, cit., capitolo V, p. 8 e capitolo VI, p. 1.

sistema di sopracifratura era stato risolto e i suoi messaggi erano in massima parte leggibili. Le sue tavole di sopracifratura comprendevano 10.000 gruppi ed il 50% di essi era stato interpretato. Un altro codice era molto meno usato, ma fu ugualmente in gran parte leggibile. C'erano poi due o tre codici minori, il cui volume di traffico era generalmente scarso, non più di 30 messaggi al giorno, e di essi circa il 35% era intercettato dalla stazione di Dingli a Malta e dalle navi britanniche».[37]

Quindi nel gennaio del 1940, sempre secondo quanto registrato dalla GC & CS, «uno dei principali codici navali italiani, introdotto nel 1939, fu messo fuori uso e venne iniziato il lavoro su un nuovo codice. Furono ottenuti progressi abbastanza veloci e, nonostante il trasferimento alla sezione tedesca del signor Bodsworth, l'unico nostro crittografo veramente eccellente, venne interpretata una buona porzione dei messaggi redatti su tale codice al tempo in cui l'Italia entrò in guerra. Nel frattempo fu rilevato un altro tipo di cifratura d'alto livello. Apparve subito che si trattava di una ricomparsa del vecchio codice che sembrava caduto in disuso e in seguito si ebbe la conferma che era proprio questo il caso».[38]

Infine nel giugno del 1940, dopo l'entrata in guerra dell'Italia, il diario della GC & CS conferma che, per quanto riguardava la nostra Marina, «la maggior parte dei messaggi redatti sul codice principale erano leggibili». Quindi il 29 del mese, come abbiamo documentato da tempo, gli inglesi catturarono il sommergibile italiano *Uebi Scebeli*, a bordo del quale trovarono due nostri codici navali, uno dei quali nuovissimo e destinato addirittura ad entrare in funzione il successivo 1° luglio. La cattura del battello, divenuta universalmente nota grazie ad una fotografia pubblicata dall'ingombrante stampa britannica, confermò i sospetti della Marina italiana, che quindi si affrettò ad introdurre una nuova versione del codice e nuove tavole di sopracifratura, più difficili da interpretare da parte degli impegnatissimi 13

[37] *Ibid.*, capitolo VI, p. 3.
[38] *Ibid.*, capitolo VI, p. 4.

membri della sezione italiana allora disponibili a Bletchley Park. Si può quindi sostenere che la pur prestigiosa cattura del sommergibile, o, meglio, la sciocca divulgazione dell'evento, si risolse in un danno per la GC & CS.[39]

Oggi possediamo tuttavia altre prove che dimostrano la perdurante capacità della GC & CS di decrittare i codici manuali della Regia Marina e della Regia Aeronautica (con questi ultimi commentati nelle prossime pagine) anche nel corso della Seconda guerra mondiale, cioè allorquando l'attenzione di Bletchley Park si era ormai concentrata quasi esclusivamente sull'interpretazione delle famose macchine cifranti ENIGMA e HAGELIN, largamente adottate in Germania e in Italia in campo operativo.

Come conferma della permeabilità, finora contestata, dei codici «manuali» della Marina italiana anche nel corso della Seconda guerra mondiale, possiamo ad esempio citare quanto accaduto in occasione della prima (ed unica) battaglia navale degna di questo nome combattuta nel Mediterraneo tra il 1940 e il 1943, cioè quella già accennata di Punta Stilo, che terminò con una nostra delusione informativa e operativa. Era il 9 luglio 1940, cioè appena un mese dopo l'intervento italiano nel conflitto, e nel diario dell'Operational Intelligence Centre (OIC) del Mediterraneo è oggi possibile leggere che «durante e dopo la battaglia vennero intercettati e decrittati molti segnali in codice», come ad esempio quelli «sulla destinazione della 2ª Squadra» e perfino quelli riguardanti «i ringraziamenti inviati dal Comandante in Capo della flotta italiana (Amm. Inigo Campioni, *N.d.A.*) al Comando UN (Paladini) (comandante dell'accennata 2ª Squadra, *N.d.A.*) per l'assistenza prestata».[40]

Un'ulteriore prova che in occasione della stessa battaglia di Punta Stilo siano stati penetrati codici manuali della nostra Marina ci viene fornita da un rapporto stilato dal Comando di Malta il giorno seguente la battaglia. Esso così rievocava quegli eventi: «Abbiamo avuto il vantaggio di

[39] *Ibid.*, capitolo VI, pp. 4-5.

[40] TNA, fondo ADM 223: *Naval Intelligence papers*, cartella 89: *Report on Mediterranean Operational Intelligence Centre 1939-1945*, appendice 3.

comprendere il contenuto di molti messaggi del Comandante in Capo della flotta italiana. Il suo piano era quello di sparare alcune salve e poi di nascondersi dietro una cortina di fumo, lasciando ai cacciatorpediniere, ai sommergibili e agli aerei l'incarico di attaccare a fondo».[41]

Perfino nel 1943, quando la guerra italiana stava quasi per concludersi e soprattutto quando le macchine cifranti italo-tedesche rappresentavano da tempo l'avversario pressoché esclusivo dell'ULTRA Intelligence, l'accennato diario dell'OIC del Mediterraneo annotava che «i codici navali e aeronautici italiani continuano a procurarci materiale necessario» e che «la conoscenza dei codici manuali italiani è stata messa a profitto».[42]

Mentre da numerosi altri documenti dei National Archives di Londra provengono ulteriori conferme a quanto detto finora, anche le radiocomunicazioni riguardanti i sommergibili italiani furono compromesse durante la guerra, come affermato da un altro inedito rapporto britannico, che parla di interpretazione dei codici manuali SM 57S, SM 83S e INS e delle relative tavole di sopracifratura.[43]

Invece la violazione delle macchine cifranti ENIGMA della Marina italiana da parte degli inglesi risale, come poi vedremo in dettaglio, alla guerra civile spagnola, allorquando quella nostra Forza Armata ne ricevette in prestito dalla Germania otto esemplari.

Quindi, all'inizio della Seconda guerra mondiale, la nostra Marina schierò alcune ENIGMA acquistate definitivamente, affidandole questa volta però ad operatori maggiormente addestrati di quelli che avevano manovrato gli stessi modelli di macchine durante la guerra civile spagnola e che, come vedremo, non ne avevano sfruttato tutte le enormi potenzialità cifranti. Nonostante però gli indottrinati operatori italiani ponessero ora una maggiore cura nel variare

[41] TNA, fondo ADM 223, cartella 121: *Battle of Calabria: action by Mediterranean Fleet against Italian Fleet in the Gulf of Taranto, 9 July 1940*, rapporto n. 891 delle ore 07.20 del 10 luglio 1940.

[42] TNA, fondo ADM 223, cartella 89, cit.

[43] TNA, fondo ADM 223, cartella 510: *Italian submarines* e fondo ADM 223, cartelle 79, 80, 81, 82 e 488.

con la dovuta frequenza le chiavi cifranti sulle macchine utilizzate, queste vennero nuovamente penetrate dagli inglesi già nei primi mesi della guerra nel Mediterraneo e precisamente a partire dal settembre del 1940, grazie anche alla recente adozione dei citati apparati decrittanti *bombe* da parte della GC & CS di Bletchley Park. Questo organismo britannico cominciò nello stesso tempo ad interpretare anche i nostri radiomessaggi navali redatti in misura crescente sull'altro tipo di macchina cifrante, la svedese HAGELIN C.38, dando inizio alla costante e per noi disastrosa interpretazione del traffico radio riguardante i convogli di rifornimento italiani per il fronte africano, argomento che abbiamo già ampiamente trattato nel citato volume *Il vero traditore*.[44]

Comprensibilmente gli inglesi raccolsero nel secondo conflitto mondiale molte più informazioni crittografiche sulle Forze Armate del Terzo Reich, sia perché queste ultime combatterono per oltre cinque anni e otto mesi in tutti gli scacchieri bellici europei, nordafricani, mediorientali e atlantici, sia perché esse apparvero subito obiettivamente più agguerrite e minacciose di quelle italiane. Tuttavia, per quanto riguarda la guerra nel Mediterraneo, è il caso di ripetere e sottolineare che furono quasi esclusivamente le radiocomunicazioni cifrate italiane e non quelle tedesche a «tradire» la Regia Marina, a seguito della penetrazione britannica dei nostri codici manuali e poi delle macchine cifranti, sempre più usate a livello centrale e periferico.

Il più eclatante successo dell'ULTRA Intelligence nel Mediterraneo ai danni della flotta da battaglia italiana fu notoriamente rappresentato dalla tempestiva interpretazione di due messaggi ENIGMA tra Roma e Rodi, sede del Comando nell'Egeo, avvenuta rispettivamente tre e due giorni prima della pianificata operazione navale conclusasi per noi tragicamente il 28 marzo 1941 presso Capo Matapan. In quello scontro, come è noto, andarono a fondo tre

[44] Sulla penetrazione di questi due tipi di macchine cifranti da parte della Marina italiana nel corso della Seconda guerra mondiale cfr. TNA, fondo HW 3, cartella 140, cit., capitolo VI, p. 5.

incrociatori pesanti e due cacciatorpediniere italiani e persero la vita 2.303 nostri marinai, al modesto prezzo di un solo aereo britannico abbattuto.[45]

Da allora in poi gli ancora scarsi crittografi della GC & CS concentrarono il proprio lavoro sulle radiocomunicazioni della Regia Marina concernenti i movimenti dei nostri convogli navali diretti in Libia e poi in Tunisia e che, come detto, erano prevalentemente cifrate sulle più semplici macchine HAGELIN C.38. Queste ultime decrittazioni raggiunsero da sole l'elevata cifra di 37.800 e sono oggidì diligentemente raccolte e numerate nei National Archives (ex PRO) di Kew Gardens a Londra sotto la sigla di ZTPI, dove «Z» è l'allora sinonimo di ULTRA, «TP» indica il metodo di trasmissione per «telescrivente» esistente tra Bletchley Park e l'Operational Intelligence Centre dell'Ammiragliato britannico e «I» è l'origine «italiana» dei radiomessaggi interpretati.[46]

A partire dalla primavera del 1941 anche le radiocomunicazioni ENIGMA elaborate dalla Marina germanica furono penetrate dalla GC & CS, mentre quelle dell'Esercito hitleriano lo furono dal settembre seguente. A proposito della Kriegsmarine, però, bisogna anche ricordare il lungo periodo di crisi o di «oscuramento» di Bletchley Park nei riguardi della fondamentale guerra sottomarina in Atlantico, determinato dall'adozione tedesca di un nuovo modello a quattro rotori dell'ENIGMA per le comunicazioni con gli U-boote. La conseguente e pressoché totale assenza di informazioni ULTRA sui temutissimi sommergibili nemici perdurò dal

[45] I particolari su questa triste vicenda sono stati illustrati nel mio libro *Il vero traditore* e saranno rievocati nelle prossime pagine. Nel frattempo si fa notare che il numero dei morti italiani a Matapan fu inferiore di sole cento unità a quello delle vittime americane registrate nel famoso attacco giapponese a Pearl Harbor del 7 dicembre 1941.

[46] TNA, fondo DEFE 3, cartelle da 832 a 870: *Teleprinted translations of decrypted Italian naval traffic, ZTPI series, June 1941-September 1943*. Con la siglia ZTPG era invece indicata la massa delle decrittazioni di radiocifrati tedeschi, con ZTPGU quelle relative agli U-boot germanici e con ZTPGM quelle particolari dei tedeschi nel Mediterraneo. Esistono poi altre decine di migliaia di decrittazioni di radiomessaggi italiani e tedeschi del settore mediterraneo che sono siglate in modo diverso e che furono ricavate principalmente dall'attività della SLU (*Special Liaison Unit*) del Cairo, cioè dalla locale sezione distaccata di Bletchley Park.

febbraio al dicembre del 1942, quando anche la suddetta variante dell'ENIGMA venne infine violata dagli inglesi. E non è stato certamente un caso se proprio nell'anno 1942 si sia registrato il massimo rendimento operativo degli U-boote e se invece nel 1943 si sia materializzato il decisivo «*turning point*» nella cosiddetta battaglia dell'Atlantico.[47]

Sarebbe troppo lungo elencare le circostanze in cui l'operatività della GC & CS si rivelò fondamentale nel corso della Seconda guerra mondiale, conferendo agli inglesi grossi vantaggi in occasione di offensive terrestri, navali e aeree o di fasi difensive al cospetto di iniziative avversarie. Per tutto ciò rimandiamo i lettori ai nostri precedenti studi e soprattutto al più volte citato volume *Il vero traditore*. Naturalmente non tutte le decrittazioni ULTRA ricavate dalle radiocomunicazioni degli italiani o dei tedeschi portarono automaticamente a vittorie tattiche dei britannici, perché spesso essi non ebbero a disposizione sufficienti mezzi materiali per sfruttare le preventive informazioni ricevute, o perché le Forze Armate dell'Asse riuscirono a contrastare sul campo di battaglia le intraprese operazioni avversarie, o perché i locali comandanti di Sua Maestà non attribuirono la dovuta attenzione alle informazioni, come accadde, ad esempio, durante la conquista tedesca di Creta del maggio 1941.[48]

Tuttavia, limitandoci a quella che fu la vera e determinante guerra nel Mediterraneo, cioè alla contrastata navigazione dei convogli italiani da e per l'Africa settentrionale, è facile provare che le 37.800 decrittazioni britanniche dei radiomessaggi della Regia Marina, concernenti unicamente questa lotta al traffico, furono la diretta e documentata causa dell'eliminazione di circa il 50% di tutti i nostri mercantili perduti lungo le rotte libiche e tunisine. A questa percentuale vanno inoltre aggiunti i piroscafi italiani, sem-

[47] Sulla battaglia dell'Atlantico, oltre alle centinaia di libri, cfr. anche il grande congresso internazionale svoltosi a Liverpool nel maggio del 1993, in occasione proprio del cinquantenario del suo «*turning point*» e i cui atti sono stati raccolti nel ponderoso volume *The battle of the Atlantic 1939-1945*, Greenhill Books e Annapolis, Naval Institute Press, London, 1994. Il sottoscritto ha contribuito a tale convegno con la relazione *The Italian submarine campaign*, *ibid.*, pp. 323-344.

[48] Cfr. A. Beevor, *Creta*, Rizzoli, Milano, 2003, pp. 433-438.

pre individuati dall'ULTRA, che risultarono soltanto danneggiati sotto i successivi attacchi e quelli che invece sfuggirono alle incursioni nemiche grazie a imprevisti di navigazione, ad avverse condizioni meteorologiche o alla loro efficace difesa, pur essendo stati anch'essi tempestivamente identificati e localizzati dai crittografi di Bletchley Park.[49]

Non c'è dubbio quindi che l'elevata produttività informativa della GC & CS abbia generalmente reso più arduo il compito delle Forze Armate italo-tedesche e abbia rafforzato la resistenza inglese nei momenti in cui tutto sembrava indicare un fatale crollo della Gran Bretagna, soprattutto nell'intero anno intercorrente tra il giugno del 1940 e il giugno del 1941, allorquando Londra rimase da sola a combattere contro lo strapotere dell'Asse in Europa.

Quello che al proposito lascia solitamente perplessi i profani (e che ha rispecchiato la situazione verificatasi sui mari nel 1914-1918) concerne l'evidente inconsapevolezza dei nemici del Regno Unito di essere stati costantemente bersagliati dallo Special Intelligence. Una prima motivazione di tale insipienza dei regimi dell'Asse risiede nella loro arrogante convinzione di superiorità scientifica che, nel caso in questione, determinò un'incrollabile fiducia nell'impenetrabilità delle macchine cifranti ENIGMA e HAGELIN. Una seconda e più significativa spiegazione è data dalla particolare cura con cui gli inglesi utilizzavano le segretissime rivelazioni ULTRA, preferendo spesso non sfruttarle se non fosse stato loro possibile mascherarle preventivamente sotto altri tipi di informazione.

Così, ad esempio, dopo aver ricevuto da Bletchley Park le fondamentali notizie sugli orari di partenza e di arrivo, sulla rotta, sulla velocità, sulla scorta, sul tipo di carico e sulla composizione nominativa di un convoglio italiano, decrittando tempestivamente i radiocifrati intercorsi tra i nostri Comandi e i porti africani di destinazione, gli inglesi in-

[49] Per maggiori dettagli cfr. A. Santoni, *Le decrittazioni britanniche e la guerra dei convogli*, relazione presentata al convegno sulla «battaglia dei convogli», a cura dell'Ufficio Storico della Marina Militare, Napoli, 22 maggio 1993, atti pubblicati sul «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», Roma, supplemento al numero di giugno 1993, pp. 45-54.

viavano innanzitutto sul bersaglio un ricognitore aereo allo scopo precipuo di dare ai nostri equipaggi in mare l'impressione di essere stati scoperti dall'onnipresente vigilanza nemica. Qualora tale aereo «civetta» non fosse stato in grado di compiere fino in fondo la sua missione diversiva per vari motivi, compresa l'interferenza meteorologica o avarie meccaniche, il Comando britannico decideva, pur a malincuore, di non utilizzare le preziose informazioni crittografiche ed evitava quindi di attaccare quell'obiettivo preventivamente segnalato dall'ULTRA.[50]

Ad integrazione di siffatto lavoro di copertura della loro speciale fonte informativa, gli inglesi giunsero perfino ad attaccare piroscafi italiani che sapevano carichi di prigionieri di guerra del Commonwealth, così da nascondere l'effettiva capacità di Bletchley Park di selezionare i bersagli navali in base alla natura del carico trasportato. Tra questi mercantili ricordiamo il *Bosforo*, che nella notte tra il 7 e l'8 febbraio 1942 sfuggì per caso all'attacco di due cacciatorpediniere di Malta dopo che la sua rotta e soprattutto il suo carico di 250 prigionieri britannici erano stati segnalati da ULTRA. Ancora più significativo fu di lì a poco il comportamento inglese in occasione del viaggio da Tripoli a Palermo dei piroscafi italiani *Ariosto* e *Atlas*, che avevano a bordo rispettivamente 150 e 300 prigionieri di guerra del Commonwealth, come rilevato correttamente dai decrittatori di Bletchley Park il mattino del 14 febbraio 1942. Ciononostante, questi due mercantili furono ripetutamente attaccati dal cielo per tutto il giorno 14, finché alle ore 22.00 l'*Ariosto* venne affondato dal sommergibile *P.38*, trascinando negli abissi 135 prigionieri di guerra britannici.[51]

Se nel caso dell'*Ariosto* può sussistere il dubbio di un troppo breve preavviso in grado di inibire quel fatale attacco da parte inglese, poche incertezze suscita invece la sorte del piroscafo *Loreto*, salpato da Tripoli il 9 ottobre 1942 per

[50] Cfr. TNA, fondo AIR 40, cartella 2323: *The use of ULTRA in the Mediterranean and Northwest African theatres of war*, p. 2.

[51] TNA, fondo ADM 223, cartella 31: *Italian convoy reports, 5 October 1941-30 May 1943*, dispacci ULTRA dell'Operational Intelligence Centre dell'Ammiragliato dal 7 al 15 febbraio 1942.

rientrare in Italia e avente a bordo 350 prigionieri indiani. Lo stesso giorno infatti l'ULTRA segnalò: «Il LORETO lascerà Tripoli alle ore 09.00 del giorno 9, velocità 7 nodi, e dovrà arrivare a Napoli alle 07.30 del 13. Trasporterà 350 prigionieri di guerra».[52]

Il mattino seguente Bletchley Park precisò l'esatto orario di partenza del piroscafo e l'11 ottobre replicò l'informazione circa la natura e la consistenza del suo carico umano. Pertanto, prima che il *Loreto* fosse mandato a fondo dal sommergibile *Unruffled* (*P.46*) insieme a un centinaio di prigionieri alle ore 17.32 del 13 ottobre, intercorsero ben quattro giorni, cioè un periodo di preavviso più che sufficiente per impedire che il mercantile potesse diventare bersaglio anche di un attacco occasionale.

L'ultimo episodio di tale genere riguardò il piroscafo *Scillin*, che il 13 novembre 1942 lasciò Tripoli diretto a Trapani senza scorta e con a bordo 930 militari, di cui 830 prigionieri di guerra britannici, come segnalato dall'ULTRA lo stesso mattino. Ciononostante, nella sera del 14 novembre, questo mercantile venne attaccato dal sommergibile *Sahib* (*P.212*) prima con colpi di cannone e poi con un siluro e andò a fondo alle 20.05 insieme a 79 soldati italiani e a ben 806 prigionieri di guerra.[53]

Di fronte ai suddetti metodi di copertura e di tutela del segreto, messi in atto anche cinicamente dagli organi di intelligence inglesi, ben pochi furono i sospetti italo-tedeschi maturati in guerra. Tra questi vanno ricordati gli isolati dubbi sull'impenetrabilità delle radiocomunicazioni cifrate dell'Asse, che furono espressi dal generale Bastico, comandante in capo delle Forze Armate in Africa settentrionale, nel suo dispaccio n. 01/12359 del 18 agosto 1941 diretto al Comando Supremo. Quest'organo superiore ritrasmise poi tali sospetti ai rispettivi Stati Maggiori delle tre Forze Armate italiane con il telegramma n. 30473 op. del 31 agosto seguente, senza però determinare alcun provvedimento. Ci

[52] *Ibid.*, dispaccio ULTRA del 9 ottobre 1942.

[53] TNA, fondo ADM 223, cartella 46: *Axis shipping situation*, rapporto del 20 novembre 1942: *Italian ships with P.O.W. aboard.*

furono infine isolati casi in cui qualche comandante locale temette erroneamente la penetrabilità nemica delle nostre comunicazioni via filo e dette quindi fatalmente l'ordine di limitarne l'uso a vantaggio delle comunicazioni via radio, facendo proprio il gioco del nemico.[54]

5. La parallela violazione dei codici della Regia Aeronautica

Una prima ed assoluta novità storica emersa dalle più recenti ricerche è rappresentata dall'inedita capacità inglese di violare fin dal 1936, oltre ai radiocifrati della Regia Marina, anche quelli della Regia Aeronautica redatti prevalentemente sui classici codici manuali, nonostante, come vedremo, avesse anch'essa ricevuto alcune ENIGMA nel 1938 e avesse sperimentato nel 1940 una propria macchina cifrante ideata dall'ingegnere Visintini.[55]

Prima però di inoltrarci in questo nuovo tema, crediamo sia interessante e istruttivo conoscere il metodo di catalogazione che gli inglesi conferirono al loro lavoro di penetrazione delle radiocomunicazioni in codice dell'Arma aerea italiana. Dal 3 aprile 1936 al giugno del 1940, attraverso le guerre d'Etiopia e di Spagna, l'occupazione dell'Albania e i primissimi giorni della guerra nel Mediterraneo, gli inglesi effettuarono migliaia di decrittazioni ai danni della Regia Aeronautica, riunendole in rapporti crittografici giornalieri identificati con la sigla AS e con numerazione progressiva.

Invece le decrittazioni inglesi riguardanti la nostra attività aerea nel corso del secondo conflitto mondiale sono riunite in due serie di rapporti, entrambe siglate ASI: la prima serie va dal giugno del 1940 al 16 maggio 1942 e comprende 10.000 decrittazioni (raccolte oggidì in 16 cartelle), mentre la seconda serie (contenuta in altre 18 cartelle) copre il periodo tra quest'ultima data e l'armistizio ed ha una numerazione che riparte da 1 e arriva a 7.232. Ci sono poi altre migliaia di rapporti crittografici, sempre ricavati dall'inter-

[54] AUSMM, fondo «Documenti dello Stato Maggiore Generale», anno 1941.
[55] Cfr. Archivio Centrale dello Stato di Roma (ACS), fondo MA 1940, busta 37F.

pretazione delle radiocomunicazioni della Regia Aeronautica tra il 1940 e il 1943, siglati CCC, IA, JC e XC, tanto da poter affermare di essere oggi di fronte ad almeno 30.000 decrittazioni ai danni della nostra «Arma Azzurra», non escludendo però l'eventualità che emergano in futuro nuovi documenti, con conseguente dilatazione di questa cifra.[36]

Le informazioni così dedotte dalla GC & CS furono di carattere logistico, organico e operativo, riguardarono cioè la disponibilità di velivoli e piloti nelle varie basi italiane, le locali scorte di munizioni, carburante e pezzi di ricambio, l'alternarsi dei comandanti e dei reparti di prima e seconda linea, le richieste di rinforzi più o meno esaudite e gli importanti rapporti di missione. Tutto ciò veniva ricavato interpretando solitamente i resoconti che i nostri Comandi aerei di settore inviavano periodicamente ai Comandi centrali via radio, mentre i messaggi via filo, scambiati tra reparti territorialmente contigui, non erano praticamente intercettabili.

Gli inglesi furono pertanto in grado di rendersi conto delle periodiche disponibilità di velivoli e di materiali, delle intenzioni operative e delle generali capacità aviatorie italiane, delineando un quadro realistico sulle potenzialità della Regia Aeronautica fin dalla guerra di Spagna, sebbene non esistesse allora un diretto confronto bellico tra Roma e Londra.

A quest'ultimo proposito, rinviamo ai prossimi Capitoli III e IV la dettagliata analisi delle informazioni che gli inglesi trassero dall'interpretazione delle radiocomunicazioni cifrate delle nostre Forze aeree e navali durante la guerra civile spagnola. Qui di seguito riassumeremo invece i più importanti successi crittografici conseguiti dalla GC & CS ai danni delle radiotrasmissioni in codice della Regia Aeronautica nel corso del secondo conflitto mondiale, che vanno aggiunti a quelli contemporaneamente ottenuti dagli inglesi violando i sistemi cifranti manuali e meccanizzati della Regia Marina, oggetto principale dei nostri precedenti studi.

[36] Sull'intero argomento cfr. TNA, fondo HW 21, cartelle da 1 a 86: *Government Code & Cipher School Air Section: reports on Italian Air Force, 3 April 1936-16 September 1943*.

A tale proposito segnaliamo che già nelle prime ventiquattr'ore della cosiddetta guerra del Mediterraneo gli inglesi conobbero le disponibilità aeree italiane in più importanti settori. Tra il 10 e l'11 giugno 1940 furono infatti interpretati da Bletchley Park due messaggi dei Comandi aeronautici di Tobruk e della Sardegna, diretti in codice rispettivamente a Tripoli e a Roma l'8 e il 9 del mese e con i quali si precisavano i locali schieramenti, i velivoli pronti all'impiego e le scorte di carburanti e munizioni.[57]

Quindi, già prima che il generale Graziani, rispondendo finalmente alle sollecitazioni di Palazzo Venezia, intraprendesse nel settembre del 1940 l'ininfluente offensiva nordafricana su Sidi el Barrani, la GC & CS fu in grado di valutare le disponibilità e i metodi d'impiego delle nostre forze aeree chiamate ad appoggiare tale iniziativa, mettendo in chiaro una serie di messaggi concernenti la consistenza e lo schieramento delle squadriglie italiane in Libia, oltre che in Egeo e in Sardegna. Tra l'altro i crittografi britannici interpretarono in quel periodo, ed esattamente l'8 agosto 1940, un radiocifrato dello Stato Maggiore Aeronautica che avvertiva Bengasi dell'arrivo in quello stesso giorno di 30 caccia *CR.42* facenti tappa a Pantelleria, insieme a velivoli *Ca.133* che avrebbero trasportato materiali vari e avrebbero poi riportato in Italia i piloti addetti al trasferimento dei suddetti caccia.[58]

Nell'occasione la GC & CS provvide inoltre a precisare con continuità l'ammontare delle locali riserve italiane di carburante e i trasferimenti dei nostri reparti aerei da settore a settore, grazie alla messa in chiaro di una serie di radiocifrati, come quello diretto da Tripoli a Roma il 22 luglio 1940. Dalle informazioni così acquisite Londra ricavò alcune rela-

[57] TNA, fondo HW 21, cartella 19: *G.C.& C.S. Air Section, Italian Air Force: reports on aircraft movements, serviceability, fuel and munitions stocks etc. in various war zones. 5 June-1 August 1940*, rapporti crittografici AS 1838 e 1863. Risulta oggi sorprendente la precisione con cui gli inglesi rilevarono il numero e il tipo dei velivoli in quel tempo disponibili a Tobruk e in Sardegna, accuratamente suddivisi per stormi e gruppi.

[58] TNA, fondo HW 21, cartella 25: *G.C.& C.S. Air Section: reports cover air support to the Italian push from Libya into Egypt*. Si vedano soprattutto ASI 002, 014, 025, 088 e 119.

zioni riassuntive, come quella del 14 agosto che in tre pagine elencava i rilevati movimenti di nostri velivoli sui vari scali mediterranei, tra cui Rodi, Tirana, Bari, Elmas, Benina, Pantelleria, Palermo, Trapani e soprattutto Tripoli e Bengasi.[59]

Poco dopo, esauritasi la timida avanzata di Graziani di soli ottanta chilometri oltre la frontiera libico-egiziana, al generale britannico Wavell bastò lanciare un contrattacco d'assaggio con il proprio modesto contingente di 36.000 uomini per mettere in fuga l'intera Armata italiana, che schierava 250.000 soldati, 500 aerei, più di 1.000 cannoni e oltre 300 carri armati (inferiori solo qualitativamente ai 52 disponibili carri pesanti inglesi). Tramutata quindi la loro iniziale puntata esplorante in una vera e propria offensiva, gli inglesi batterono gli italiani in una serie di combattimenti in territorio libico, occupando nel febbraio del 1941 tutta la Cirenaica e catturando uno sproporzionato numero di prigionieri, che le stesse fonti italiane fanno oscillare tra i 130.000 e i 150.000.[60]

Anche in vista della fase decisiva di tale controffensiva britannica, la GC & CS non fece mancare il suo supporto informativo, nonostante l'ancora esiguo numero dei crittografi destinati allora a violare le radiocomunicazioni in codice della Regia Aeronautica. Così il 6 novembre l'interpretazione di un radiocifrato del generale Silvestri, diretto alla 5ª Squadra Aerea il 4 del mese, permise agli inglesi di conoscere le disponibilità aeree in alcuni nostri aeroporti del deserto, oltre alle condizioni di efficienza del 15° Stormo e dei Gruppi 46° e 47°. Ulteriori trasferimenti di velivoli italiani furono poi attentamente registrati nei giorni successivi dai decrittatori di Bletchley Park, che ad esempio segnala-

[59] TNA, fondo HW 21, cartella 25, cit., ASI 120 e 159. Ai decrittatori britannici non sfuggì nemmeno una collisione avvenuta alle ore 09.05 del 9 agosto 1940 tra un *Ca.133* del 60° gruppo e avente la sigla 20017 e un *Ro.37* con il numero di matricola 10860. Cfr. *ibid.*, ASI 150.

[60] Cfr. M. Montanari, *Le operazioni in Africa settentrionale (giugno 1940-febbraio 1941)*, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, Roma, 1985, p. 431 e F. Bandini, *Gli italiani in Africa*, Mondadori, Milano, 1980, pp. 391, 393 e 396. Sempre sul numero dei soldati italiani catturati in quelle circostanze, misurato beffardamente da un ufficiale britannico in «otto ettari di prigionieri», cfr. lo stesso F. Bandini, *Vita e morte segreta di Mussolini*, Mondadori, Milano, 1978, p. 111.

rono il 28 novembre i movimenti aerei sugli aeroporti di Castel Benito, Benina, Roma, Catania e Bengasi, effettuati ventiquattr'ore prima.[61]

Durante questo periodo, inoltre, la GC & CS, pur continuando a fornire preziose informazioni sul principale fronte africano, non trascurò il settore albanese, dove era iniziata nel frattempo (il 28 ottobre 1940) la campagna contro la Grecia, parimenti negativa per le nostre Forze Armate. Di conseguenza il 3 novembre successivo i Comandi britannici poterono leggere, ad esempio, un lungo e dettagliato rapporto informativo italiano che riportava in tre fitte pagine l'entità delle nostre forze aeree impegnate nel vano tentativo di «spezzare le reni» agli ellenici.[62]

Dopo che Mussolini e, ancor di più, i suoi capi militari, con Badoglio in prima fila, si erano presuntuosamente illusi di poter condurre una «guerra parallela», senza cioè l'aiuto tedesco, una serie di disastri militari in terra (Grecia e Libia), in mare (attacco aerosilurante britannico a Taranto) e nei cieli (fallimento della «sterilizzazione» aerea di Malta) costrinse la dirigenza italiana ad invocare il 4 dicembre 1940 quella stessa assistenza materiale germanica che Hitler aveva offerto ben tre volte nel precedente agosto e settembre e che era stata vanagloriosamente rifiutata da Roma.[63]

La guerra parallela si protrasse quindi per soli sei mesi, al termine dei quali l'Italia era stata decisamente battuta dall'isolata Gran Bretagna, per venire poi risollevata dall'aiuto di Hitler e condannata a rimediare una seconda e definitiva sconfitta l'8 settembre 1943, dopo aver progressivamente lasciato nelle mani tedesche la conduzione della guerra nel

[61] TNA, fondo HW 21, cartella 27: *G.C.& C.S. Air Section: more on ground support operations by Italian units. 5 November-3 December 1940*, ASI 767 e 948.

[62] TNA, fondo HW 21, cartella 26: *G.C.& C.S. Air Section: more on ground support operations by Italian units. 29 September-5 November 1940*, ASI 737.

[63] L'iniziale decisione di condurre una «guerra parallela», cioè non dipendente da quella dell'alleato tedesco, rappresentò uno dei più perversi e contraddittori comportamenti da parte della mediocre classe militare italiana del periodo che, mentre «piangeva miseria» sulle condizioni delle nostre Forze Armate, ritenne che il Paese fosse così forte dal punto di vista bellico da potersi permettere il lusso di combattere da solo in Libia, in Africa orientale e in Grecia. Cfr. Ufficio Storico dello S.M. Esercito, *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, vol. I, Roma, 1983, seduta del 9 aprile 1940, pp. 32-35.

Mediterraneo. Sono pertanto solo chiacchiere propagandistiche quelle che vorrebbero sottolineare una continua «tenuta» del nostro Paese per oltre tre anni di guerra.[64]

Le prime conferme che reparti aerei germanici si stavano stabilendo anche in Libia, oltre che in Sicilia, vennero colte dai crittografi britannici il 26 gennaio 1941, quando riuscirono finalmente a completare l'interpretazione di un radiocifrato spedito tre giorni prima dal generale Silvestri al Quartier Generale della 5ª Squadra aerea e con il quale si preannunciava, tra altro, l'arrivo a Tripoli di due aerei d'avanguardia tedeschi, siglati rispettivamente 1 HEM e 5 JEK.[65]

Negli ultimi giorni dello stesso mese, poi, gli operatori di Bletchley Park misero in chiaro più speditamente numerosi altri radiocifrati della Regia Aeronautica che confermarono e precisarono il formarsi di una forza aerea germanica in Africa settentrionale. Il 3 febbraio inoltre essi scoprirono anche i movimenti di identificati velivoli tedeschi tra la Sicilia, la Sardegna, Pantelleria e la Libia ed entro il 9 del mese localizzarono le zone di competenza dei reparti aerei italiani e del *X Fliegerkorps* germanico (esattamente identificato) in materia di scorta ai convogli, con l'indicazione precisa dei limiti geografici di quei distinti settori.[66]

[64] Sull'intero argomento si veda A. Santoni, F. Mattesini, *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Dell'Ateneo & Bizzarri, Roma, 1980 e nuova edizione Albertelli, Parma, 2005.

[65] TNA, fondo HW 21, cartella 29: *G.C.& C.S. Air Section: German mission arrives in Libya, followed in February 1941 by the arrival of combat aircraft. German and Italian aircraft provide air cover for German convoys between Naples and Tripoli, 23 January-14 March 1941*, ASI, 1530 del 26 gennaio 1941. Nell'occasione si trattava certamente dei primi due *He.111* appartenenti ad un'aliquota del KG.26 inquadrati nel *X Fliegerkorps*, stanziato dal mese precedente in Sicilia, che nel gennaio del 1941 fu provvisoriamente distaccata d'urgenza in Africa settentrionale agli ordini del col. Martin Harlinghausen. Il vero e proprio *Fliegerfuehrer Afrika*, cioè il corpo aereo tedesco che avrebbe combattuto stabilmente nel deserto nordafricano in appoggio all'Afrika Korps del gen. Erwin Rommel, venne invece ufficialmente costituito in Libia il 20 febbraio 1941 e posto al comando del gen. Stefan Froehlich. Cfr. F. Kurowski, *German fighter ace: Hans-Joachim Marseille*, Schiffer Military History, Atglen, 1994, p. 41-42.

[66] TNA, fondo HW 21, cartella 29, cit., ASI dal n. 1531 al n. 1586 tra il 26 gennaio e il 2 febbraio 1941, ASI 1605 del 3 febbraio e ASI 1751 del 19 febbraio dello stesso anno. I decrittatori di Bletchley Park precisarono contemporaneamente anche la consistenza numerica e qualitativa dei velivoli italiani della 5ª Squadra aerea presenti allora nel Nord Africa e suddivisi per stormi e gruppi di appartenenza. Cfr. *ibid.*, ASI 1573 del 31 gennaio 1941.

Di immediata utilizzazione tattica furono invece le numerose informazioni raccolte dagli inglesi in vista della loro offensiva di fine anno in Cirenaica (operazione Crusader). Tra di esse emergono quelle che, basandosi su cinque consecutive decrittazioni dell'8 novembre 1941, dettagliavano la disponibilità dei vari tipi di carburante e lubrificante (e perfino il numero dei barili vuoti!) in otto aeroporti della Sirte ed enumeravano i velivoli della 5ª Squadra Aerea presenti entro il 5 del mese nell'8° e 13° Stormo, nonché quelli del 3°, 12°, 20°, 98°, 153° e 155° Gruppo e delle Squadriglie 19ª, 173ª, 175ª, 209ª, 236ª, 239ª, 244ª e 279ª, specificando altresì quanti caccia e quanti nostri equipaggi fossero disponibili per l'intercettazione diurna e per quella notturna.[67]

Inoltre, a riprova dell'inadeguato flusso di rifornimenti dall'Italia nell'autunno del 1941, cioè nel peggiore momento fino ad allora vissuto dal nostro traffico marittimo per l'Africa settentrionale, alcune decrittazioni inglesi misero in luce le contemporanee difficoltà dell'ente «Petrolibia» a soddisfare tutte le locali richieste di carburanti e combustibili. Ciò confermava a Londra l'insorgere di una crisi logistica italiana sulla «quarta sponda», già del resto preannunciata da altre violazioni del traffico radio in codice della Regia Aeronautica a partire dalla fine di agosto del 1941.[68]

Per di più, sempre in quel periodo di grave crisi dei rifornimenti marittimi tra l'Italia e la Libia, si realizzò tra i crittografi inglesi anche un fruttifero scambio di informazioni aeronautiche e navali riguardanti il nostro traffico marittimo e le sue coperture dal cielo. Solo a titolo di esempio citiamo al proposito un radiocifrato della Regia Aeronautica delle 19.45 del 18 ottobre 1941 diretto a Misurata, che venne decrittato rapidamente dagli inglesi alle ore 04.05 del 19, rendendo noto che un convoglio costiero italiano con

[67] TNA, fondo HW 21, cartella 35: *G.C.& C.S. Air Section: fuel supplies continue to pose problems to Italians. 16 October-16 November 1941*, ASI 6751, 6752, 6753, 6754 e 6755 dell'8 novembre 1941.

[68] TNA, fondo HW 21, cartella 33: *G.C.& C.S. Air Section: indications that shortage of fuel is having an impact on operations in Libya. 26 July-5 September 1941*, ASI dal n. 4686 al n. 4708; cartella 34: *G.C.& C.S. Air Section: further evidence of fuel shortages. 8 September-16 October 1941*, ASI dal n. 5776 al n. 5920 e cartella 35 già citata, ASI dal n. 6756 al n. 6760.

due mercantili sarebbe salpato da Tripoli alle 06.00 dello stesso giorno e si sarebbe trovato in lat. 31°42' nord, long. 16°24' est (in prossimità di Sirte) alle 06.00 del 20.[69]

In quel periodo comunque la principale preoccupazione degli organi italiani preposti ai rifornimenti per l'Africa settentrionale era rivolta non tanto al traffico costiero, ma comprensibilmente a quello d'altura, teatro di uno stillicidio dei nostri mercantili diretti in Libia, determinato in massima parte dalle decrittazioni britanniche ZTPI dei radiocifrati HAGELIN ed ENIGMA della Regia Marina, che hanno formato l'oggetto principale delle nostre precedenti e prolungate ricerche in materia.

Sappiamo parimenti che anche i successivi provvedimenti d'urgenza adottati dalle autorità italiane furono tempestivamente conosciuti dal nemico attraverso le medesime fonti crittografiche navali, alle quali oggi possiamo aggiungere altre supplementari informazioni che gli inglesi ricavarono dal traffico radio della Regia Aeronautica. Tra queste ultime vanno ricordate sia le intenzioni di Roma di far giungere in Libia urgenti rifornimenti via aerea o per mezzo di sommergibili, sia le misure adottate per rinforzare la protezione aeronavale dei nostri convogli alla fine del 1941, sia le disposizioni, parimenti interpretate, che previdero in seguito un massiccio impiego di trasporti aeronautici italo-tedeschi per il trasferimento in Tunisia di truppe e materiali, come succedaneo alle contemporanee difficoltà della Regia Marina.[70]

Continuò ad essere altresì indicativa l'attenzione che l'Intelligence britannico non cessò di rivolgere allo stato di approntamento delle varie componenti dell'Aeronautica italiana, comprese le unità minori. Ciò accadde, ad esempio, il 3 giugno 1942, quando Bletchley Park avvisò che il nostro 12° Gruppo da caccia era passato da 20 a 26 velivo-

[69] TNA, fondo HW 21, cartella 63: *G.C.& C.S. Air Section: Italian air activity including daily summaries. 17 September-11 November 1941*, decrittazioni con nuova sigla IA n. 433 delle ore 04.05 del 19 ottobre 1941.

[70] TNA, fondo HW 21, cartella 36: *G.C.& C.S. Air Section: reinforcements to be sent to North Africa to take part in increased convoy escort and to support operations against British advance into Libya. 16 November 1941-23 January 1942*, ASI 7182, 7273, 7274, 7320 e 7342 e cartella 84: *G.C.& C.S. Air Section: Italian Air Force transport analyses. 7 January-10 July 1943.*

li G.50 in carico e che quelli effettivamente impiegabili erano saliti da 5 a 10, con un parallelo incremento dei piloti da 16 a 23. Sotto la stessa data la GC & CS segnalò altresì che il 150° Gruppo caccia allineava 25 *Mc.200* (23 pronti) e 25 piloti, il 131° Gruppo da bombardamento aveva in carico 15 trimotori *S.79*, di cui 12 pronti, con 14 equipaggi diurni e 5 notturni, mentre il 133° Gruppo disponeva di 16 *S.79* (di cui 8 impiegabili), con 10 equipaggi diurni e 4 notturni. Lo stesso trattamento fu riservato dai crittografi britannici alle nostre singole squadriglie, di cui sarebbe troppo lungo elencare in questa sede le rivelate identità e risorse periodiche.[71]

L'ultimo successo dell'Asse nel Nord Africa fu, come è noto, la conquista della piazzaforte di Tobruk avvenuta il 21 giugno 1942. Tuttavia già alle prime battute di quell'offensiva, ed esattamente il 26 maggio, giorno d'inizio dell'attacco di Rommel a El Gazala, i decrittatori britannici fecero sapere ai Comandi dell'8ª Armata che la 5ª Squadra Aerea italiana aveva allora in carico nel suo 1° Stormo 47 caccia *Mc.202* (40 pronti) e 71 piloti diurni, nel 2° Stormo 63 caccia *Mc.200* (52 pronti), 64 piloti diurni e 12 notturni, nel 4° Stormo 57 caccia *Mc.202* (47 pronti) e 58 piloti diurni e nel 35° Stormo 32 bombardieri *Cant Z.1007* (19 pronti), 24 equipaggi diurni e altrettanti notturni.[72]

Altre decrittazioni di immediata utilizzazione tattica da parte britannica furono quelle che nel critico periodo di settembre-ottobre del 1942, prossimo ad El Alamein, furono estratte dalle radiocomunicazioni della Regia Aeronautica che concernevano i tempi, le modalità e la consistenza delle previste scorte aeree sui mercantili *Iseo*, *Petrarca*, *Sirio*, *Carbonia*, *Salona*, *Tagliamento*, *Campanella*, *Dandolo*, *Raffio*, *Rondine* e *Ruhr*. Un'ancora più importante decrittazione fu quella del 26 ottobre, cioè due giorni dopo l'inizio dell'offensiva terrestre britannica ad El Alamein, che mise

[71] TNA, fondo HW 21, cartella 82: *G.C.& C.S. Air Section: Italian Air Force, extract from strenght returns, September 1941-September 1943.*

[72] TNA, fondo HW 21, cartella 82, cit. Sull'offensiva delle truppe italo-tedesche da El Gazala a Tobruk cfr., tra l'altro, B.H. Liddell Hart, *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1970, pp. 378-386.

in chiaro un messaggio in codice della nostra 5ª Squadra Aerea con il quale si chiedeva al settore avanzato orientale di informare i tedeschi che l'aviazione basata a Tripoli non poteva più garantire la scorta aerea ai nostri convogli per mancanza di carburante.[73]

Similari informazioni crittografiche pervenivano nel frattempo agli inglesi da altri teatri bellici della Seconda guerra mondiale, come quelli in Africa orientale e in Grecia, dove la Government Code & Cipher School riuscì a mantenere sempre aggiornati i dati sulla distribuzione geografica delle locali forze aeree italiane, sulla consistenza dei nostri singoli reparti, sulle caratteristiche dei velivoli in carico e di quelli effettivamente pronti e sulla disponibilità dei piloti, questi ultimi classificati perfino in varie categorie di abilità.[74]

Nemmeno le lontane radiocomunicazioni della Regia Aeronautica in Russia sfuggirono ai decrittatori britannici, che integrarono le informazioni strettamente operative con quelle logistiche, mettendo in chiaro le dettagliate e quasi disperate richieste di rinforzi rivolte a Roma dai locali Comandi italiani, come quelle sollecitate dopo che alcuni reparti aerei tedeschi erano stati trasferiti dal fronte sovietico a quello mediterraneo nella prima metà del 1942.[75]

Per completare il quadro, qui necessariamente sintetico, delle informazioni che gli inglesi ricavarono dalla penetrazione delle radiocomunicazioni in codice della Regia Aeronautica nel corso del secondo conflitto mondiale non possiamo infine trascurare quelle riguardanti l'identificazione e il costante aggiornamento dei «simboli di chiamata» dei

[73] TNA, fondo HW 21, cartella 74: *G.C.& C.S. Air Section: Italian air summeries. 20 February-14 November 1942*, decrittazioni aventi la nuova sigla CCC n. 666, 745, 774, 797, 824, 841 e 908.

[74] TNA, fondo HW 11, cartella 12: *G.C.& C.S. World War II official histories, vol. XII: the Italian Air Force 1940-1943*, appendice C: *assessment of decrypts of Italian Air Force signals relating to East Africa campaigns* e fondo HW 21, cartella 26: *G.C.& C.S. Air Section: more on ground support operations by Italian units, 29 September-5 November 1940*, ASI 737.

[75] TNA, fondo HW 21, cartella 39: *G.C.& C.S. Air Section: reinforcements for the Italian Air Force units based at Stalino, URSS, were requested to compensate for the transfer of German Air Force units based there to another operational sector, 17 May-26 July 1942*, ASI 1535 seconda serie e cartella 82: *Italian Air Force: extracts from strenght returns, September 1941-September 1943*.

vari reparti aerei italiani, senza conoscere i quali non sarebbe stato possibile al pur abile nemico abbinare tempestivamente le ricavate informazioni ai soggetti interessati.[76]

6. Gli insegnamenti tratti da questa fase di ricerche

Il sospetto è un sentimento legittimo, ma diventa fuorviante quando sconfina nella cosiddetta dietrologia, a sua volta alimentata da collettivi interessi partigiani, da individuale ansia di protagonismo, da impulsi distruttivi o semplicemente da mera ignoranza, in una miscela che viene poi bramosamente divulgata da cronisti, romanzieri e cineasti alla ricerca del sensazionalismo e dello «scoop» ad ogni costo.

L'analisi rievocativa del secondo conflitto mondiale è stata ed è tuttora permeata da siffatte malformazioni culturali e mediatiche, che hanno purtroppo alimentato nell'Italia del secondo dopoguerra una serie di illazioni ad effetto, ricche di intrigo ma orfane di prove. Una delle scoraggianti conseguenze è stata la nascita di una vulgata popolare secondo la quale l'Italia avrebbe vinto la guerra, magari con un trionfale sbarco alle foci del Tamigi, se non ci fossero stati a Roma alti ufficiali, loschi e felloni, che quotidianamente e sempre impunemente comunicavano agli inglesi i piani operativi e soprattutto i movimenti in tempo reale delle nostre unità.

Secondo tale spiegazione sbrigativa e infantile, i principali responsabili di simili intrighi e delle conseguenti nostre sconfitte sarebbero stati soprattutto gli uomini comodamente sistematisi nelle privilegiate poltrone del Ministero della Marina, i quali, in combutta col nemico, avrebbero mandato vilmente a morire decine di migliaia di uomini, per odio al regime, per bieca avidità o per ambigue amicizie.

Si iniziò a sussurrare in Italia la parola «tradimento» quando un ardito nemico, con soli undici biplani muniti di siluro, mise fuori combattimento tre nostre corazzate nella

[76] TNA, fondo HW 21, cartella 49: *G.C.& C.S. Air Section: Italian Air Force order of battle and callsigns 1940-1943*.

rada di Taranto nella notte tra l'11 e il 12 novembre 1940. Non trascorse infatti molto tempo prima che le emerse deficienze, fatalmente presenti in una base navale di tale grandezza, soprattutto nei primi mesi di guerra, fossero attribuite a dolo e a inganno. Sintomaticamente però non risulta che alcun inglese abbia gridato al tradimento quando nostri sommozzatori violarono notoriamente la base della *Mediterranean Fleet* ad Alessandria d'Egitto nella notte del 19 dicembre 1941: non prima né ultima dimostrazione di una differente serietà nel giudicare i fatti.[77]

Poco dopo il citato attacco a Taranto, e cioè il 22 novembre dello stesso anno, ad appellarsi al comodo alibi della premeditata infedeltà fu addirittura Mussolini che, sulla base di illazioni formulate dal ministro della Cultura popolare Alessandro Pavolini (come ci riferisce il diario di Ciano sotto la data del 22 novembre 1940) accusò Badoglio, allora Capo di Stato Maggiore Generale, di essere un «traditore e un nemico del regime». Pur ammettendo che questo sfogo del Duce sia stato determinato unicamente dalla rabbia per le impreviste delusioni belliche del periodo (tra cui quelle di Taranto e sul fronte greco), non si può tuttavia non sospettare che esso, seguito dalle forzate dimissioni dello stesso Badoglio, abbia contribuito ad alimentare nelle competitive file del partito il tarlo del dubbio, che poi è dilagato anche all'esterno, originando generalizzate e generiche sentenze.[78]

Una crescente ondata di sospetti analoghi accompagnò il successivo bombardamento navale britannico di Genova del 9 febbraio 1941 e soprattutto le reiterate sorprese e, in qualche caso, i veri e propri agguati ai danni delle nostre navi militari e mercantili in navigazione. In particolare si cominciò inquietantemente a notare che i piroscafi di rifor-

[77] In quell'occasione tre nostri mezzi d'assalto SLC «maiali» danneggiarono nella rada di Alessandria la petroliera *Sagona*, il cacciatorpediniere *Jervis* e soprattutto le due corazzate *Valiant* e *Queen Elizabeth*, le quali rientrarono rispettivamente in servizio soltanto nel luglio del 1942 e nel luglio del 1943.

[78] G. Ciano, *Diario 1937-1943*, Rizzoli, Milano, 1980, p. 481. Badoglio subì anche un duro attacco da parte di Roberto Farinacci sulle pagine del «Regime fascista» e fu costretto a presentare le dimissioni da Capo di S.M. Generale il 4 dicembre di quell'anno.

nimento per la Libia venivano attaccati dal nemico soltanto quando rispettavano alla lettera le disposizioni impartite dalle superiori autorità, mentre i mercantili che per un motivo o per l'altro erano costretti a cambiare rotta o a ritardare la marcia sfuggivano all'attenzione degli inglesi.[79]

In verità, come abbiamo dimostrato da tempo, gli attacchi ai nostri mercantili erano indirizzati dalle decrittazioni degli originari ordini operativi della Regia Marina, realizzate a Bletchley Park e coordinate dall'OIC dell'Ammiragliato britannico. Se poi, durante la navigazione, un nostro convoglio o un piroscafo isolato deviava dalla rotta o dall'orario previsti, a causa delle condizioni del mare, dei conseguenti rallentamenti o di sopravvenute avarie, il predisposto agguato inglese rischiava di andare a vuoto.

Gli stessi tedeschi, giunti a nostro sostegno nel Mediterraneo a partire dal dicembre del 1940, alla fine cioè della fallimentare «guerra parallela», alimentarono questi sospetti, forse anche ingigantendoli per radicata sfiducia nei nostri sistemi di sicurezza e per un malcelato disprezzo generale nei confronti dell'alleato meridionale. Si spiega in tal modo l'accusa rivolta dallo stesso generale Rommel ad un anonimo «ufficiale superiore» italiano di aver consegnato agli inglesi i piani dell'attacco dell'Asse alle posizioni di Alam el Halfa, sul fronte di El Alamein, nell'agosto-settembre del 1942. Così come si comprendono le crescenti illazioni del medesimo tenore all'interno dell'ambasciata tedesca a Roma.[80]

Tali sospetti raggiunsero l'apice dopo la frettolosa ed umiliante resa delle piazzeforti di Pantelleria e di Augusta nel giugno e luglio del 1943, occasioni nelle quali era in verità facile scambiare per intelligenza col nemico un'assoluta incompetenza dei Comandi italiani.[81]

[79] Queste denunce di qualche comandante, che avrebbero dovuto rimanere confinate nell'ambito militare, finirono per essere divulgate anche all'esterno, contribuendo ad alimentare la popolare psicosi del tradimento.

[80] Cfr. A. Massignani, J. Greene, *Rommel in Africa settentrionale, settembre 1940-novembre 1942*, Mursia, Milano, 1996, p. 172 e McG. Knox, *Alleati di Hitler*, Garzanti, Milano, 2002, p. 136.

[81] Lo sviluppo di quegli avvenimenti è in A. Santoni, *Le operazioni in Sicilia e in Calabria*, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, Roma, 1983, 1989 e 2004, pp. 106-120 e 171-185.

Nel dopoguerra fu quindi perfino prevedibile la pronta accoglienza riservata a queste accuse infamanti da parte di alcuni ambienti civili e militari, accomunati dal desiderio liberatorio di attribuire a singoli individui molte responsabilità che erano invece collettive e spronati dalla «vendibilità» giornalistica di notizie scandalistiche, in presenza di lievitati cronisti d'assalto.

Simili dubbi sembrarono inoltre avallati da una moltitudine di «testimoni oculari» che al grido di «io c'ero!» – tanto più sacro quanto più pigro è l'auditorio – confessarono quelle che i tabloid italiani definirono subito «scottanti verità», anche nei casi in cui era invece evidente l'esclusiva ansia dei protagonisti di farsi un po' di pubblicità, perché, come diremmo oggi, l'importante è «andare in televisione» anche se non si ha nulla da dire.

Tra questi esibizionisti non era certamente incluso il C.F. Silvano Brengola, catturato dagli inglesi dopo l'affondamento a Capo Matapan dell'incrociatore pesante *Pola* su cui egli prestava servizio. Questo ufficiale, tornato in Italia dopo la prigionia, raccontò con tutta onestà di aver avuto modo di leggere furtivamente a bordo della nave britannica che lo aveva raccolto in mare, cioè il cacciatorpediniere *Jervis*, l'ordine operativo dell'ammiraglio Cunningham, comandante della Mediterranean Fleet, datato 26 marzo 1941 e che preannunciava con ben due giorni di anticipo quello scontro con la flotta italiana che poi sarebbe effettivamente avvenuto nella notte del 28 presso Capo Matapan. Il comandante Brengola non era un visionario ed aveva pienamente ragione, poiché il sospetto ordine operativo da lui notato a bordo del *Jervis* era stato effettivamente diramato dall'ammiraglio Cunningham ai comandi dipendenti a partire dalle ore 18.18 del 26 marzo 1941, cioè addirittura tre ore prima della partenza della flotta italiana da Napoli. Eccone il testo da me rintracciato negli archivi britannici:[82] «C'è ragione di ritenere che forze di superficie nemiche progettino una puntata nell'Egeo giungendo sul posto il 28

[82] TNA, fondo AIR 23, cartella 6377: *A.H.Q. British Air Force Greece 1941: operations carried out in conjunction with Navy and Fleet Air Arm, March-April 1941.*

marzo. Si richiede che organizziate possibilmente una ricognizione pomeridiana sulle basi italiane il giorno 27, particolarmente su Taranto, Napoli, Brindisi e Messina. Firmato A.B. Cunningham, ore 18.18 del 26 marzo 1941».

Quello che però nessuno seppe fino alla pubblicazione dei relativi e segreti documenti ULTRA nel libro *Il vero traditore* era che il suddetto ordine operativo dell'ammiraglio Cunningham derivava da due decrittazioni effettuate da Bletchley Park alle 17.05 del 25 marzo e alle 08.20 del giorno 26, che avevano messo in chiaro altrettanti radiogrammi cifrati su una macchina ENIGMA del Ministero della Marina e trasmessi da Roma a Rodi alle 20.10 del 24 marzo e alle 11.16 del giorno 25.[83]

Pertanto le folte schiere di coloro che si sono affannati a considerare la limpida confessione di Brengola come una prova di loschi tradimenti hanno classicamente «preso lucciole per lanterne».

Ciononostante, allorquando in Italia non solo era ancora ignorata l'esistenza dell'ULTRA, ma era perfino assai ridotta la conoscenza dei nostri archivi militari (e figuriamoci di quelli inglesi!), una serie di memoriali e testimonianze aveva già emesso un temerario verdetto, che addossava ai tradimenti tutte le nostre disgrazie militari e navali in particolare. Portavoce preminente di tale scuola scandalistica fu il giornalista Antonino Trizzino, ex pilota congedato nel 1938, che raccolse e conglobò gli accennati pregiudizi in una serie di scritti, fra cui il famoso libro *Navi e poltrone*, pubblicato nel 1952 e che divenne oggetto di prolungate azioni giudiziarie sia penali che civili.[84]

[83] TNA, fondo ADM 223, cartella 76: *Admiralty signal messages "F" series, 1st March-5 May 1941*, documenti crittografici F.258 e F.259 delle ore 17.05 del 25 e delle ore 08.20 del 26 marzo 1941. Rodi, come già detto, era sede del comando autonomo di «Egeomil» e avrebbe dovuto organizzare le ricognizioni aeree nella zona interessata alla successiva operazione navale italiana. L'intera vicenda è dettagliata in A. Santoni, *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, cit., pp. 80-88 e 301-312.

[84] A. Trizzino, *Navi e poltrone*, Longanesi, Milano, 1952. Durante la sua carriera nella Regia Aeronautica Trizzino aveva inventato nel 1934 un congegno per il lancio di siluri dagli aerei, insistentemente proposto alle superiori autorità. La sua assoluzione giudiziaria dall'accusa di «vilipendio alle Forze Armate» fu dovuta all'allora totale ignoranza circa l'esistenza e l'operatività dell'ULTRA Intelligence britannico.

Sollecitato anche da personali preconcetti nei confronti della Marina e assolutamente privo di documentazione seria, Trizzino giudicò gli innegabili errori tattici dei nostri comandanti in mare e una comprovata prudenza operativa degli strateghi navali seduti a Roma come frutti esclusivi del tradimento, diventando così il campione di quella nutrita massa di presunti «patrioti» che, al pari di ottenebrati tifosi di calcio, ritengono l'avversario aprioristicamente e finanche razzialmente inferiore e quindi in grado di vincere soltanto se è aiutato da un arbitro corrotto o da giocatori venduti.

Accanto ai calunniatori di professione sono proliferati nell'Italia del secondo dopoguerra anche numerosi sognatori secondo i quali un conflitto, liberamente voluto e dichiarato, non si può combattere diligentemente se non in presenza di tempo sereno, clima mite, mare calmo, sole caldo, ma non troppo, e magari dell'ausilio di Mandrake e del raggio della morte. Simili convincimenti illusori hanno formato una schiera di chiassosi opinionisti, che hanno identificato nel ritardato impiego dei radar (in Italia chiamati *Ra.Ri.*) la causa di tutti i nostri insuccessi navali, perfino diurni.

La Regia Marina riuscì ad impiegare operativamente i primi radar nel 1942, cioè a guerra ampiamente inoltrata, ma nel valutare questo svantaggio operativo sono stati storicamente ignorati, consapevolmente o meno, alcuni parametri fondamentali. Ad esempio è stato a lungo omesso il fatto che tale ritardo tecnologico fu dovuto soprattutto allo scarso entusiasmo manifestato originariamente proprio dagli organi superiori della stessa Marina, che non sostennero con sufficienti finanziamenti i pur promettenti studi sul radar intrapresi dal professor Ugo Tiberio fin dal 1936 presso l'Accademia Navale di Livorno. Come conseguenza, il primo radiotelemetro utilizzato in azione da una nostra unità – precisamente dal cacciatorpediniere *Legionario* nella battaglia di Mezzo Giugno del 1942 – fu un apparecchio *Dete* tedesco, che anticipò operativamente i modelli nazionali valutati fin dal 1941.[85]

[85] Per saperne di più cfr., tra l'altro, A. Santoni, *L'elettrotecnica e la radiotelemetria nella Regia Marina italiana*, «Rivista Marittima», maggio 1994.

A questo proposito appare indispensabile ricordare che, a differenza di quanto è stato lungamente e scorrettamente propagandato, la Germania mise al corrente l'alleata Italia delle proprie realizzazioni radiotelemetriche già nei primissimi giorni successivi al nostro intervento in guerra, come risulta dal rapporto sulla visita ad apposite installazioni radar tedesche compiuta da una delegazione della Regia Marina tra il 14 e il 28 giugno 1940.[86]

Occorre altresì sottolineare a chiare lettere che tutti i radar di superficie imbarcati nel periodo 1940-1943 (e in misura minore quelli più elaborati e ingombranti installati a terra) fornivano prestazioni limitate e spesso addirittura controproducenti, avendo uno scarso raggio d'azione e una ridotta affidabilità soprattutto con mare agitato e sotto le sensibili sollecitazioni causate da velocità sostenute e dalla concussione delle artiglierie di bordo.

A tale proposito è significativo il fatto che in alcuni combattimenti notturni i comandanti di varie navi inglesi, dotate di radar, giunsero a non utilizzare questi capricciosi apparati, preferendo ad essi la classica osservazione ottica, supportata dai vecchi artifizi illuminanti (i bengala) e dai tradizionali proiettori, come accadde ad esempio nella fase tattica di Matapan il 28 marzo 1941 e perfino in quella presso l'isola degli Orsi il 26 dicembre 1943, cioè in un periodo assai avanzato del conflitto.[87]

[86] AUSMM, fondo *Marina germanica in Italia*, archivio X, busta 4, fascicolo 1/B. La favola secondo cui la Germania avrebbe volutamente nascosto all'Italia di possedere i radar è tuttora in voga e rientra nella consueta, penosa e umiliante abitudine nazionale di attribuire sempre ad altri le proprie colpe collettive o individuali.

[87] Per i particolari tattici della più volte ricordata battaglia notturna presso Capo Matapan, che in Italia è stata lungamente quanto erroneamente ritenuta condizionata dai radar nemici, cfr. l'ottimo volume ufficiale di F. Mattesini, *L'operazione Gaudo e lo scontro notturno di Capo Matapan*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1998, pp. 227-240. Invece sullo scontro notturno presso l'isola degli Orsi (ben oltre il circolo polare artico) tra una formazione pesante inglese (comprendente la modernissima corazzata *Duke of York*) e l'isolato incrociatore da battaglia tedesco *Scharnhorst*, cfr. la relazione ufficiale britannica custodita in TNA, fondo ADM 199, cartella 914: *Sinking of "Scharnhorst"*, nonché il rapporto dell'ammiraglio Fraser pubblicato sul supplemento alla «London Gazette» n. 38038 del 5 agosto 1947. Sulla base di queste ultime fonti cfr. anche A. Santoni, *Guerra segreta sugli Oceani: l'ULTRA britannico e i corsari tedeschi*, Mursia, Milano, 1984, pp. 150-155.

Anche nella guerra del Pacifico, dove i radar di scoperta aerea furono di indubbia utilità, quelli di superficie, cui si chiedeva maggiore precisione localizzatrice, mostrarono invece numerose deficienze, che sono state parimenti trascurate da una storiografia italiana con vista sul cortile. È quindi il caso di ricordare in sintesi che nel 1942-1943 la Marina giapponese, sprovvista di radar, vinse quasi tutti i combattimenti notturni contro navi americane di ogni grandezza e superdotate di radiolocalizzatori.[88]

Sempre nel Pacifico i radar di superficie americani furono inoltre protagonisti di una delle più esilaranti sceneggiate navali di tutti i tempi. L'episodio avvenne durante la riconquista dell'isola di Kiska nell'arcipelago settentrionale delle Aleutine. Qui infatti, nella notte tra il 25 e il 26 luglio 1943, quando in Italia era appena caduto il fascismo, due corazzate e tre incrociatori pesanti statunitensi aprirono il fuoco contro una presunta formazione navale giapponese «avvistata» dai loro magici radar, la «colpirono» sempre secondo i dati degli stessi miracolosi apparati e ne rilevarono perfino l'«affondamento». Poco dopo questa penosa esibizione, però, gli americani capirono di aver sparato contro le montagne dell'isola di Amchitka, che gli «infallibili» radar avevano in primo luogo scambiato per una colonna di navi nemiche e che poi avevano addirittura «visto» affondare: insuperato e insuperabile esempio di virtù tecnologiche![89]

In conclusione, il documentato accertamento dell'inci-

[88] Per saperne di più si veda A. Santoni, *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, 3 volumi, Stem Mucchi, Modena, 1977, 1978 e 1979; ristampe a cura della Libreria del Lungarno, Pisa, 1994 e a cura della Libreria Militare «Ares», Roma, 2009-2010. Cfr. soprattutto il volume secondo: *Il riflusso della marea*, pp. 82-89, 101-103, 130-136, 145-149 e 182-183.

[89] Questo risibile episodio è riferito, non senza imbarazzo, dalla corposa storia ufficiale della Marina americana: cfr. S.E. Morison, *History of U.S. naval operations in world war II*, vol. VII: *Aleutians, Gilberts and Marshalls*, Little Brown, Boston, 1955, pp. 60-61. Sul medesimo argomento cfr. anche la più recente relazione ufficiale del Department of the U.S. Navy, *The Aleutians campaign*, Naval Historical Center, Washington D.C., 1993, pp. 120-121. Sarebbe infine il caso di meditare sulle centinaia di abbordi in mare, con o senza conseguenti vittime e quindi con o senza clamore mediatico, che tuttora coinvolgono annualmente centinaia di navi mercantili e militari al mondo, pur attrezzate con i super-radar di oggi e non con quelli del 1940-1943.

denza dell'ULTRA Intelligence britannico sulle operazioni della Seconda guerra mondiale, e in particolare su quelle nel teatro mediterraneo, sconfessa le infamanti accuse di tradimento riversatesi sulla Marina italiana e ridimensiona pesantemente gli alibi basati sui sopravvalutati radar avversari. È oggidì possibile infine giudicare in modo più equilibrato anche quelle nostre delusioni navali finora imputate a scarsa intraprendenza e determinazione, lieti di aver contribuito a rivalutare la memoria di coloro che si sono sacrificati senza un adeguato riconoscimento.

7. Le ultime scoperte archivistiche in materia

Dal 1981 ad oggi sono apparsi, in verità quasi esclusivamente all'estero, decine di nuovi libri, centinaia di saggi e perfino *wargames* concernenti l'ULTRA, tutti unanimi nel riconoscerne l'estesa influenza nei vari teatri operativi, cosa che ha fatto lievitare lo stuolo di coloro che, al seguito del sottoscritto, hanno invocato una rielaborazione dei testi di storia riguardanti almeno la Seconda guerra mondiale.[90]

Tuttavia questa richiesta revisionista sta per apparire oggi perfino inadeguata di fronte all'esistenza, recentemente riscontrata nei National Archives di Londra, di nuovi e rivoluzionari documenti che estendono nello spazio e soprattutto nel tempo la straordinaria attività crittografica della Government Code & Cipher School. Infatti questo efficiente organismo di intelligence inglese, di cui abbiamo finora sintetizzato soprattutto l'intensa attività durante la Seconda guerra mondiale, iniziò ad interpretare le radiocomunicazioni segrete della Marina e dell'Aeronautica italia-

[90] È conseguentemente ironico ricordare oggi l'ondata di «patriottica» ostilità che si riversò sullo scrivente allorquando dimostrò all'inizio degli anni Ottanta che le informazioni inglesi che ci penalizzarono in guerra erano frutto di decrittazioni di radiocifrati italiani e non tedeschi. Da allora molti di quei contestatori sono stati costretti ad arrendersi all'evidenza o a ritornare nell'alveo del loro anonimato.

na a partire non dal 1940, come accertato fino ad oggi, ma addirittura dalla guerra civile spagnola.[91]

In particolare è oggidì dimostrabile per la prima volta che la GC & CS, allora ancora ubicata a Londra, iniziò a decrittare dall'aprile del 1936 i radiomessaggi in codice della Regia Aeronautica e dall'aprile del 1938 quelli compilati sulle prime sette macchine cifranti ENIGMA della Regia Marina, ricevute originariamente in prestito dai tedeschi e poi definitivamente acquisite e utilizzate da questa nostra Forza Armata durante il secondo conflitto mondiale, parallelamente alle citate macchine HAGELIN, anch'esse destinate ad essere costantemente violate.

Per la precisione le sette macchine ENIGMA fornite alla Regia Marina nel 1937 e «penetrate» dagli inglesi a partire dall'aprile del 1938 possedevano i seguenti numeri di matricola: A.1236 e K.238 ubicate presso il Ministero a Roma, K.241 imbarcata sulla nave comando italiana a Palma di Maiorca, A.1238, K.234, K.235 e K.297 stanziate rispettivamente presso le missioni navali italiane di Palma, Cadice, Burgos e Logrono. Un'ottava macchina di quel tipo, avente la matricola A.1250, fu poi consegnata alla nuova missione navale italiana inaugurata a Barcellona dopo la conquista di questa città nel gennaio del 1939, cioè a guerra in via di conclusione.[92]

Dallo stato attuale delle ricerche emergono quindi alcune fondamentali novità sulle origini e sullo sviluppo operativo del cosiddetto ULTRA Intelligence britannico, addetto all'interpretazione dei radiocifrati avversari. Innanzitutto è

[91] Cfr. TNA, fondo HW 11, cartella 12, cit.: *Government Code & Cipher School: the Italian Air Force 1940-1943*; fondo HW 18, cartelle da 447 a 450: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages, 21 April 1938-30 April 1939* e il già citato fondo HW 21, cartelle da 1 a 86: *Government Code & Cipher School Air Section: reports on Italian Air Force, 3 April 1936-16 September 1943*.

[92] I dati sono tratti da F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., p. 273. Per uniformità operativa, un paio di macchine cifranti ENIGMA vennero allora fornite dai tedeschi anche al regime del generale Franco, affinché esso fosse in grado di comunicare con gli alleati di Roma e di Berlino utilizzando gli stessi apparati di ricetrasmissione. Naturalmente la GC & CS non perse l'occasione per decrittare anche alcuni di questi radiocifrati dei nazionalisti spagnoli, identificandoli però accuratamente come tali e separandoli da quelli di origine italiana e tedesca.

possibile attestare che la straordinaria capacità inglese di penetrare le famose macchine cifranti ENIGMA fu del tutto autonoma, poiché risalente almeno al 21 aprile 1938, durante la guerra civile spagnola e quindi prima del presunto supporto fornito alla Government Code & Cipher School da tecnici polacchi e francesi tra la fine del 1938 e lo scoppio della Seconda guerra mondiale.[93]

Proprio su quest'ultimo tema è giunto il momento di chiarire come realmente siano andate le cose, grazie anche qui ad una nuova documentazione parimenti inesplorata e recentemente rintracciata nell'archivio di Stato britannico. Dopo uno scambio di corrispondenza di carattere organizzativo, iniziato il 26 ottobre 1938, la prima riunione tra crittografi britannici (comandante Denniston), francesi (capitano Bertrand) e polacchi (colonnello Langer) si tenne il 3 novembre di quell'anno, cioè sei mesi e mezzo dopo il documentato inizio della penetrazione inglese delle ENIGMA della Marina italiana. Nell'occasione i partecipanti concordarono unicamente sulla necessità di intensificare lo studio dei sistemi cifranti tedeschi, compresi quelli meccanizzati, mentre i rappresentanti britannici non scoprirono completamente le loro carte.[94]

Una nuova e più importante conferenza fu tenuta allo stesso scopo tra il 9 e il 10 gennaio 1939: in quell'occasione si concentrò maggiormente l'attenzione sulla cifratura meccanizzata dei tedeschi e si giunse all'esame di una macchina ENIGMA commerciale (così letteralmente definita) e del rispettivo libretto d'istruzione, entrambi acquisiti evidentemente sul mercato, come da noi ripetutamente invocato. Dal verbale di quella riunione e dai successivi commenti nei corridoi londinesi emerge un'evidentissima delusione britannica soprattutto nei confronti delle ricerche polacche in

[93] Gli interessi di parte hanno indotto perfino a scrivere, in verità suscitando più di un sorriso, che alcuni tecnici polacchi rifugiatisi in Gran Bretagna nel 1939 avrebbero ricostruito un modello dell'ENIGMA «in legno», mentre sappiamo da tempo che tali macchine cifranti furono adottate inizialmente da imprenditori privati, che esse rimasero lungamente in libera vendita e che quindi sarebbe stato sufficiente andare a comprarle.

[94] TNA, fondo HW 65, cartella 1: *G.C.& C.S. Liaison letters, mainly from Bertand to Denniston, 26 October 1938-23 December 1939.*

materia, tanto esaltate da Varsavia ma che in realtà, secondo gli esperti inglesi, «non ci dicevano nulla di nuovo». Un medesimo scetticismo fu espresso da Londra sul parallelo lavoro crittografico francese, che gli scienziati britannici definirono «entirely theoretical», meravigliandosi anche dell'assoluta trascuratezza di Parigi nei confronti «delle macchine ENIGMA usate dagli italiani e dagli spagnoli nazionalisti», la cui penetrazione da parte della GC & CS era stata finalmente confidata ai convenuti.[95]

Dai dati cronologici risulta quindi definitivamente accertato che l'ULTRA Intelligence britannico nacque prima sia dei suddetti incontri anglo-franco-polacchi, sia dell'installazione a Bletchley Park nel maggio del 1940 dei citati calcolatori decrittanti *bombe*, sia di occasionali e sopravvalutate catture di macchine cifranti nemiche durante il secondo conflitto mondiale.[96]

È un dato di fatto infine che, antecedentemente alla suddetta violazione delle macchine ENIGMA della Marina italiana, fissata per ora all'aprile del 1938, i decrittatori britannici riuscirono a leggere dal 1936 e fino all'armistizio del 1943 anche alcuni codici manuali della stessa Marina, nonché i codici manuali e quelli meccanizzati adottati dalla Regia Aeronautica.[97]

La Seconda guerra mondiale segnò quindi non l'avvento, ma la continuazione del fruttifero lavoro della GC & CS, trasferitasi nel settembre del 1939 a Bletchley Park e che fu da allora impegnata su più fronti, cioè contro le ra-

[95] TNA, fondo HW 25, cartella 12: *Papers relating to the pre-war meeting between French and Polish cryptanalysts and members of G.C.& C.S.* In un'ultima riunione a Varsavia tra questi crittografi, tenutasi il 4 agosto 1939, i polacchi confessarono con incomprensibile ritardo ai rappresentanti britannici di aver «interpretato» le ENIGMA tedesche a partire dal 15 settembre 1938, cioè sempre cinque mesi dopo gli inglesi stessi.

[96] Per una prima analisi sull'argomento cfr. A. Santoni, *L'Intelligence britannica negli Anni Trenta*, 1ª e 2ª parte, «Storia Militare», giugno e luglio 2008. Come avremo modo di precisare in seguito, gli uomini della GC & CS, in mancanza dei calcolatori elettromeccanici *bombes*, utilizzarono per la penetrazione delle macchine cifranti ENIGMA della Marina italiana, a partire dall'aprile del 1938, un innovativo metodo probabilistico e manuale chiamato RODDING, inventato dal crittografo Dillwyn Knox.

[97] Vedremo nel corso del Capitolo III come anche la Regia Aeronautica sia stata coinvolta nel 1938 nell'adozione di macchine ENIGMA.

diocomunicazioni segrete sia italiane che tedesche e perfino giapponesi. Tutto ciò disegna un nuovo scenario sul tema in questione, in attesa di eventuali altri documenti che potrebbero ulteriormente dilatare nel tempo e nello spazio le capacità e i meriti di una Nazione che ha avuto l'accortezza di affidarsi, nei momenti di crisi, a strumenti tecnologici decisamente all'avanguardia.[98]

[98] Sulle decrittazioni ULTRA delle radiocomunicazioni in codice giapponesi, assai più precise e numerose di quelle ricavate con tanta risonanza dagli americani nel corso della guerra del Pacifico, cfr. TNA, fondo HW 23: *G.C.& C.S. Naval Section: reports of Japanese naval decrypts*; fondo HW 27: *G.C.& C.S. Naval Section and Air Section: reports based on Japanese Naval Air Force decrypts*; fondo HW 28: *G.C.& C.S. Air Section: reports based on Japanese Army Air Force decrypts*; fondo HW 33: *G.C.& C.S. Military Section: reports of Japanese Army decrypts* e fondo HW 35: *G.C.& C.S. Military Section: reports of Japanese military attaches decrypts*.

La guerra civile spagnola

1. L'involuzione politica internazionale

Gli anni del primo dopoguerra sono rimasti caratterizzati da indelebili catastrofi finanziarie, politiche e morali, che causarono conseguentemente una precipitosa caduta di fiducia nella convivenza pacifica, nella giustizia e perfino nella provvidenza divina.

Con gli Stati Uniti e l'Unione Sovietica auto-confinati ai margini della diplomazia internazionale – i primi in seguito al rifiuto della Società delle Nazioni e al periodo di riflessione successivo alla gravissima crisi finanziaria del 1929 e i secondi ripiegati su se stessi almeno fino al 1934 e frenati da una contraddittoria politica economica e da sanguinose faide interne – la direzione degli affari internazionali rimase nelle stanche mani europee e, in primo luogo, in quelle vendicative di Francia e Gran Bretagna, con l'Italia in affannosa rincorsa e sempre immersa nel suo tradizionale dilemma se essere l'ultima potenza della serie A o la prima della serie B.[1]

[1] Gli Stati Uniti iniziarono a riprendersi dalla crisi economica soltanto nella seconda metà degli anni Trenta, grazie alla politica del New Deal del presidente Franklin Delano Roosevelt, ma rimasero isolazionisti in politica estera, non rientrando a far parte della Società delle Nazioni. Dal canto suo l'Unione Sovietica tornò a vivere attivamente le vicende internazionali solo a partire dal settembre del 1934, quando aderì alla SdN ginevrina.

Mussolini in verità, a parte alcune iniziali stravaganze, come quelle riguardanti Corfù, si era fino ad allora industriato a restare ben inserito nel clan dei vincitori della Prima guerra mondiale, giungendo a minacciare pesantemente Hitler dopo l'assassinio del cancelliere austriaco Dollfuss nel luglio del 1934, che rappresentò il primo tentativo nazista, per il momento fallito, di annessione dell'Austria al Reich tedesco (*Anschluss*). Il Duce poi compì nell'aprile del 1935 un altro promettente passo in questa direzione, partecipando fattivamente alla conferenza di Stresa insieme a Francia e Gran Bretagna e contro i tentativi della Germania hitleriana di revisionare a proprio favore il punitivo trattato di Versailles.[2]

In quegli anni era già purtroppo evidente che organismi con velleità sovranazionali, come l'allora Società delle Nazioni ed anche come l'attuale ONU, erano e sono spesso incapaci di far rispettare l'ordine e la concordia nelle varie aree calde del mondo, perché privi di una credibile forza militare e soprattutto della volontà di usarla. Del resto l'estremo strumento militare comunitario non era all'epoca nemmeno contemplato, essendo difficilmente impiegabile in un'atmosfera di irrazionali nazionalismi e di ineguagliato egoismo come quella che si respirava nell'Europa degli anni Venti e Trenta.

Proprio per le suddette cause, l'accennato «fronte di Stresa» durò quanto una notte di mezza estate, svanendo soltanto due mesi dopo, grazie ad una repentina ed imprevista intesa navale anglo-tedesca – ricordata dai nomi dei due firmatari come l'accordo Hoare-Ribbentrop – che Ber-

[2] Al tempo della socialdemocratica Repubblica di Weimar, e precisamente nel settembre del 1926, la Germania era stata ammessa alla Società delle Nazioni, ma dopo la nomina a cancelliere di Adolf Hitler nel gennaio del 1933 Berlino si ritirò dall'organismo internazionale nell'ottobre seguente, come protesta per un mancato accordo sul riarmo tedesco. Dopo aver respinto questo tentativo comunitario, Hitler decise nel marzo del 1935 la unilaterale reintroduzione della coscrizione obbligatoria nel Terzo Reich, il che significava la piena libertà della Germania in materia militare, in spregio alle clausole restrittive del trattato di Versailles del 1919. Il cosiddetto e successivo «fronte di Stresa», formato da Parigi, Londra e Roma, condannò tali iniziative tedesche, riaffermò l'indipendenza austriaca e confermò il valore degli equilibri europei concordati nella conferenza di Locarno del 1925.

lino e l'ultra-pacifista Londra del periodo ritennero opportuno sottoscrivere il 18 giugno 1935.[3]

Frattanto anche in numerosi altri Paesi europei minori, come Ungheria, Polonia, Jugoslavia, Romania, Grecia, Portogallo e Turchia, si erano affermati o si stavano installando regimi di destra o comunque partoriti da teorie conservatrici e scioviniste. Essi si opponevano ai provvedimenti populisti innescati dalla crisi economica ed erano delusi dal mancato conseguimento dei benefici della vittoria militare del 1918, oppure dalla svanita promessa di una «giusta pace» susseguente alla propria sconfitta. Il tutto in un'orgia di interessi settoriali, che con la loro ripetuta esibizione dimostravano il fallimento della cosiddetta «sicurezza collettiva» promessa dalla sopravvalutata, verbosa e in definitiva inutile Società delle Nazioni.

L'estrema debolezza del suddetto organismo comunitario ginevrino era venuta del resto già alla luce dopo la brutale e impunita invasione giapponese della Manciuria cinese nel 1931, seguita dall'aggiuntivo sberleffo di Tokyo che, rigettando sdegnosamente l'imbelle condanna della stessa Società delle Nazioni per tale aggressione, abbandonò nel marzo del 1933 questo velleitario consesso internazionale, sbattendo violentemente la porta.[4]

Il più volte citato e promettente «fronte di Stresa» anti-hitleriano, frutto delle iniziative di Parigi, Londra e Roma, venne invece definitivamente smantellato dall'aggressiva guerra italiana contro il sovrano Stato dell'Etiopia tra l'ottobre del 1935 e il maggio del 1936. Questo conflitto coloniale, intempestivamente voluto da Mussolini proprio nel momento in cui stavano per maturare nel mondo i prodromi della

[3] TNA, fondo ADM 116, cartelle 3368, 3369, 3377 e 3378: *Anglo-German naval agreement*. Questo accordo navale anglo-tedesco, che ruppe per la prima volta il «fronte di Stresa» anglo-franco-italiano, autorizzava Hitler a costruire una flotta di superficie pari al 35% di quella britannica ed una componente subacquea pari al suo 45%, che in determinate e concordate circostanze avrebbe potuto essere elevata addirittura al 100% di quella inglese.

[4] Cfr. A. Santoni, *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, vol. I: *Il Giappone all'attacco*, cit., pp. 32-33. La Manciuria, occupata dai giapponesi, era stata subito costituita come Stato formalmente indipendente, ma effettivamente vassallo di Tokyo, con il nome di Manciukuo e sotto la fittizia leadership di Pu-Yi, ultimo rampollo dell'ex dinastia imperiale cinese.

cosiddetta «decolonizzazione», determinò la solita e sterile condanna dell'Italia da parte della SdN, nonché conseguenti «sanzioni economiche», volute in sede comunitaria soprattutto da Londra. Quest'ultimo provvedimento punitivo si dimostrò comunque parimenti inefficace, perché non includeva l'embargo di acciaio, carbone e petrolio, perché non venne applicato con il dovuto rigore e perché fu infine revocato nel luglio del 1936, cioè dopo soli otto mesi di validità. Esso quindi non fece altro che produrre l'effetto contrario di rinvigorire il consenso delle emotive masse italiane nei confronti di Mussolini e di dare localmente sfogo ad una propaganda ferocemente antibritannica, perdurata a lungo e di cui esistono ancora oggi alcuni segnali e significativi esempi.[5]

Accade infatti che la mancata accettazione, naturale o indotta, dei propri limiti e delle proprie colpe conduca sovente ad una collaterale sindrome di persecuzione, che a sua volta tende a coalizzare le presunte vittime e a cementarne le convinzioni, soprattutto al cospetto di un reale o immaginario persecutore che ha la «colpa» di essere un gradino più in alto. Massima espressione popolare di questa sindrome del «parente povero» si riscontra oggidì nel mondo del calcio, dove l'odio sportivo (e purtroppo non solo quello) si riversa immancabilmente contro la prima in classifica, rea di essere troppo ricca e forte, cioè l'equivalente dell'allora Impero britannico o degli attuali Stati Uniti in campo politico internazionale.

Sul piano militare la campagna d'Etiopia non rappresentò serie difficoltà per i circa 400.000 soldati italiani impegnati, anche perché gli abissini non possedevano né Marina, né Aeronautica, né carri armati, avevano poche armi pesanti e furono qualche volta bersagliati perfino da gas asfissianti, cioè da armi formalmente proibite, ma usate invece dalla nostra aviazione con una negativa ricaduta sul prestigio nazionale e senza peraltro risultare decisive sul campo di battaglia.[6]

[5] Cfr. R. Lamb, *Mussolini e gli inglesi*, Tea storica, Milano, 2002, pp. 200-219.
[6] Cfr., tra l'altro, D. Quirico, *Generali*, Mondadori, Milano, 2006, p. 334; F. Bandini, *Gli italiani in Africa*, cit., pp. 349-352 e M.L. Salvadori, *Storia dell'età contemporanea*, Loescher, Torino, 1977, p. 818.

La vittoria in Etiopia nel maggio del 1936 e la proclamazione dell'Impero finirono per offuscare, in un'orgia trionfalistica, la realtà dei fatti e cioè che il già vecchio Esercito italiano avrebbe avuto bisogno di un periodo di riposo e di ristrutturazione, senza affrontare ulteriori impegni oltremare. Gli eventi spagnoli immediatamente successivi indussero invece Mussolini, come vedremo, ad imbarcarsi in un'altra avventura militare che, sebbene parimenti vittoriosa, fruttò a Roma benefici ancor più miseri, inasprì fino al punto di rottura le tensioni internazionali ed esasperò il logorio di tutte e tre le nostre Forze Armate.

Nel momento in cui si stavano combattendo in Etiopia le ultime battaglie campali, cresceva in Europa l'arrogante e famelica audacia di Hitler. Nel marzo del 1936 infatti il Fuehrer ordinò l'occupazione militare della Renania, che era smilitarizzata dal 1918, senza che la SdN, la Francia e la Gran Bretagna si opponessero, se non a parole. Oltre infatti alla più volte denunciata debolezza del consesso ginevrino, occorreva allora fare i conti anche con la strisciante decadenza delle due democrazie europee, afflitte da una recessione economica e da disordini sociali preannuncianti proprio quel «pericolo rosso» che Hitler invece aveva combattuto in Germania, ricavandone consensi e perfino gratitudine e ammirazione in molti settori produttivi non soltanto tedeschi.[7]

In particolare destava allora preoccupazione la situazione esistente in Francia, dove la legislazione sociale era sostanzialmente stagnante e dove si viveva un periodo di grande instabilità politica dopo la caduta dell'apprezzato gabinetto di Raymond Poincaré nel luglio del 1929. Da allora si succedettero a Parigi brevi e inaffidabili governi, nonché un frenetico aumento degli agitatori di destra che nel febbraio del 1934 tentarono perfino una marcia sul Parlamento, stroncata però duramente dalle forze dell'ordine. Questo rigurgito nazionalista portò, come spesso accade, ad una reazione di sinistra e alla formazione di un «fronte

[7] F. Curato, *Storia politica universale*, vol. VI: *L'età contemporanea* a cura di M. Bendiscioli, De Agostini, Novara, 1969, pp. 290-294.

popolare» che coalizzò socialisti, comunisti e radicali e che vinse le elezioni dell'aprile-maggio del 1936, portando al potere Léon Blum, ispiratore poi di numerose e fin troppo progressiste riforme economico-sociali. I successivi contrasti interni, originati dalla sofferta decisione di Léon Blum di mantenere, almeno ufficialmente, una politica di «non intervento» durante la sopravvenuta guerra civile spagnola, uniti ad una pesante fuga di capitali all'estero portarono alle sue dimissioni e all'avvento, nel giugno del 1937, di un gabinetto di radicali moderati retto da Chautemps e quindi nell'aprile del 1938 ad un nuovo governo Daladier che pose sostanzialmente fine all'esperimento del «fronte popolare».

Neppure la situazione politica nel Regno Unito permetteva allora sogni tranquilli, soprattutto a causa della perdurante e spinosa questione irlandese, risolta soltanto nel 1937 con il riconoscimento dell'indipendenza dell'Eire e con la permanenza dell'Ulster nella Corona britannica. Frattanto, riflettendo l'indecisione e l'insicurezza sociale e politica, si alternavano anche a Londra governi conservatori e laburisti e perfino gabinetti di coalizione tra i due principali partiti e i liberali, come quello presieduto da MacDonald tra il 1931 e il 1935, che lasciò poi il campo al conservatore Baldwin, sostituito infine nel maggio del 1937 dal collega di partito Neville Chamberlain, tristemente noto per la sua debole politica di *appeasement* (distensione) nei confronti di Hitler.[8]

2. La Spagna tra autoritarismo e demagogia

L'antico regno di Spagna era all'inizio degli anni Trenta un Paese afflitto da numerosi e irrisolti problemi, come il ritardo industriale, la mancanza di una seria riforma agraria, lo sfruttamento del piccolo ma rumoroso proletariato urbano, le spinte autonomiste della Catalogna, della Galizia e

[8] Arthur Neville Chamberlain era stato in precedenza sindaco di Birmingham, ministro della Sanità e cancelliere dello Scacchiere (ministro del Tesoro), senza mai essere considerato un abile politico.

delle province basche, lo strapotere anche economico della Chiesa cattolica e l'ingerenza delle Forze Armate. Proprio dall'Esercito proveniva il primo dittatore spagnolo del XX secolo, il generale Primo de Rivera, salito al potere nel 1923 e dimessosi nel 1930 in seguito a contrasti interni nel suo governo e a un crescente malcontento nazionale, ispirato dai movimenti liberali. Tra questi ultimi era emersa la cosiddetta *Alianza republicana* di Manuel Azaña, divenuta in poco tempo talmente autorevole da riuscire perfino a far configurare come un plebiscito popolare istituzionale le modeste elezioni amministrative del 12 aprile 1931.

Lo spoglio dei voti municipali delineò a prima vista risultati assai deludenti per i repubblicani, che erano riusciti a far eleggere complessivamente un numero di consiglieri nettamente inferiore a quello dei monarchici (5.975 contro 20.120), ma l'analisi delle preferenze dimostrò poi che gli stessi repubblicani avevano ottenuto la maggioranza nei più importanti centri urbani. Ciò fu sufficiente ad indurre il re Alfonso XIII a rimettere frettolosamente il potere nelle mani del comitato repubblicano, il che equivaleva ad una tacita abdicazione, e a lasciare il Paese, morendo poi in esilio a Roma il 28 febbraio 1941.

Il 14 aprile 1931 venne ufficialmente proclamata la repubblica, con Niceto Alcalá-Zamora presidente, e nel giugno furono indette le elezioni politiche che confermarono la volontà spagnola di voltare pagina, rinnegando la secolare monarchia e dando via libera ad una costituzione liberale. Il risultante governo socialista di Manuel Azaña iniziò subito un radicale rinnovamento, chiudendo la sospetta Accademia militare di Saragozza comandata dal generale Francisco Franco Bahamonde (d'ora in poi ricordato solo come Francisco Franco) e concedendo l'ambita autonomia alla Catalogna, a sua volta sancita dalle locali elezioni regionali del 20 novembre 1931.[9]

Tardò invece ad essere affrontato il provvedimento più

[9] Cfr. A. Beevor, *La guerra civile spagnola*, Rizzoli, Milano, 2006, pp. 34-37. La nuova costituzione spagnola venne approvata il 9 dicembre 1931, mentre la *Generalitat republicana de Catalunya*, instaurata a Barcellona, vide al suo interno il progressivo dominio dagli anarchici di Francesc Maciá e Lluís Companys.

atteso, cioè la riforma agraria, il che scatenò un'ondata di scioperi, di sanguinosi disordini e di intimidazioni ai danni del clero, ritenuto il principale oppositore a tale riforma in quanto gestore di grandi latifondi. Come al solito, il manifestato radicalismo popolare determinò una reazione eguale e contraria, cioè il rafforzamento dei movimenti conservatori e nazionalisti. Infatti i partiti di destra riuscirono di lì a poco a sconvolgere nuovamente la vita politica del Paese, riportando una clamorosa vittoria nelle nuove elezioni del novembre del 1933, appena un mese dopo la creazione del movimento fascista della Falange ad opera di José Antonio de Rivera, figlio primogenito dell'ex dittatore militare.[10]

Sotto il governo di destra di Alejandro Lerroux furono vissuti oltre due anni di gravissime turbolenze e di sanguinose rappresaglie, con rivolte a catena innescate soprattutto dagli anarchici e dai socialisti più radicali. Ciò in risposta ai provvedimenti restrittivi via via adottati da Madrid, tra i quali emergevano l'abolizione dell'autonomia catalana, il blocco del partorito progetto di riforma agraria, la restituzione ad influenti latifondisti delle terre precedentemente confiscate, la liberazione dal carcere di attivisti di destra e l'amnistia per i responsabili di un fallito colpo di stato contro l'allora governo di sinistra, intentato nel 1932 dal generale José Sanjurjo.

Nell'ottobre del 1934, dopo che era stato indetto dai sindacati uno sciopero nazionale, la situazione precipitò soprattutto nelle Asturie, con circa 30.000 operai e minatori che affrontarono con le armi le forze dell'ordine, ma che alla fine ebbero la peggio di fronte all'intervento dell'Esercito e perfino dell'Aviazione e della Marina.[11]

[10] Non fu estranea alla vittoria delle destre la prima partecipazione al voto delle donne spagnole, educate ancora al secolare rispetto della tradizione e alla devozione nei confronti dei minacciati simboli della cristianità.

[11] H. Thomas, *Storia della guerra civile spagnola*, Einaudi, Torino, 1963, pp. 82-87. I rivoltosi istituirono provvisoriamente una *comune* a Oviedo, ma vennero contrattaccati con estrema decisione dalle truppe dei generali Francisco Franco e López de Ochoa. Oltre a ciò l'incrociatore *Libertad*, spalleggiato da due cannoniere, aprì il fuoco contro i minatori sulle spiagge di Gijón, mentre aerei bombardarono i campi carboniferi della stessa Oviedo. I morti da una parte e dall'altra furono oltre 1.000 (secondo altre fonti sarebbero stati circa 3.000) e i danni materiali risultarono ingentissimi.

Dopo la dura repressione della rivolta nelle Asturie il Primo Ministro Alejandro Lerroux formò un governo di coalizione più moderato che, nonostante la nomina a Capo di Stato Maggiore dello stesso generale Francisco Franco, emergente uomo forte della destra nazionalista, rimise in libertà molti esponenti socialisti recentemente imprigionati, come l'ex premier Manuel Azaña e il sempre più radicale Francisco Largo Caballero.

Tra la fine del 1935 e l'inizio del 1936 una serie di scandali politici investì il governo, determinandone continui rimpasti, fino a quando il Primo Ministro in carica Manuel Portela Valladares fu costretto ad indire nuove elezioni per il 16 febbraio. Ad esse le sinistre spagnole si presentarono più unite rispetto al passato, organizzando, attraverso i sindacati, un vasto «fronte popolare» che comprendeva repubblicani borghesi, socialisti di varia estrazione, comunisti ortodossi, estremisti trozkisti e perfino quegli anarchici che, accantonando le idee nichiliste, accettarono di recarsi alle urne.[12]

Il «fronte popolare» superò la prova e vinse le elezioni, sebbene di stretta misura, cioè per poco più di 150.000 voti. Grazie però alla vigente legge elettorale, le sinistre ottennero alle *Cortes* la maggioranza assoluta dei seggi. Si trattò quindi di un altro capovolgimento parlamentare, che in quel febbraio del 1936 vide la sconfitta dei conservatori al potere dal 1933 in rappresentanza dei cattolici centristi, dei nostalgici della monarchia e dei nazionalisti, falangisti e reazionari carlisti.[13]

Nonostante il carattere piuttosto moderato del governo di sinistra uscito dalle elezioni e guidato ancora una volta da Manuel Azaña le masse popolari, inebriate dalla vittoria, si

[12] Fin dal 1888 esisteva in Spagna una tradizione sindacale, rappresentata dall'UGT socialista (*Unión General de Trabajadores*), che aprì poi la via ad altre associazioni operaie, tra le quali emerse la CNT (*Confederación Nacional de Trabajadores*) di ispirazione anarchica, nata nel 1911.

[13] Erano chiamati «carlisti» gli antichi seguaci del reazionario don Carlos, pretendente al trono di Spagna dopo la morte del fratello re Ferdinando VII nel 1833. Quest'ultimo aveva invece designato alla successione alla corona la giovane figlia Isabella II, a sua volta appoggiata dai liberali ed anche da un corpo di spedizione britannico di 10.000 uomini, che ebbe una funzione rilevante nella vittoria finale della principessa in quella che fu la prima guerra civile spagnola tra il 1833 e il 1840. Il segno distintivo dei carlisti era la *bóina*, cioè il berretto basco color rosso, ed i loro più recenti leader erano Fal Conde e Tomás Domínguez conte di Rodezno.

scatenarono in azioni violente e irresponsabili, come l'assalto alle carceri per liberare prigionieri politici e delinquenti comuni. Tutto ciò appariva come una riedizione dei disordini «rossi» avvenuti nel biennio 1931-1933 e rievocò non solo tra i benestanti, ma anche nei ceti medi lo spettro dell'anarchia.

In verità quest'ultima catastrofica prospettiva non sembrava troppo remota. Infatti, mentre sul piano parlamentare il governo di sinistra cercava di risolvere ponderatamente i tanti problemi nazionali, iniziando con la ricostituzione dello statuto autonomo della Catalogna, con la confisca di numerosi latifondi e con la nomina a nuovo presidente della Repubblica dello stesso Manuel Azaña (sostituito come Primo Ministro da Santiago Casares Quiroga), una parallela forza che oggi definiremmo extra-parlamentare esibiva brutalmente i muscoli. Essa infatti, secondo fonti conservatrici, avrebbe bruciato in soli quattro mesi dopo le elezioni ben 160 chiese, indetto centinaia di scioperi generali e locali, costituito milizie armate che inneggiavano alla rivoluzione bolscevica, occupato proprietà terriere e minato l'allora sacro istituto familiare con ardite manifestazioni femministe.[14]

A contrastare questo processo involutivo della democrazia si ergevano in prima fila il già accennato movimento fascista della Falange e cospicui settori dell'Esercito, che tramavano un repentino colpo di stato militare che ponesse con le spalle al muro, non solo metaforicamente, gli odiati «rossi». Da parte sua il neo governo di sinistra non ignorava il pericolo di un *pronunciamiento* militare e provvide quindi ad allontanare cautelativamente dai posti chiave i generali sospettati di golpismo. Tra di essi figuravano lo stesso Francisco Franco, trasferito alle Canarie, Manuel Goded inviato alle Baleari ed Emilio Vidal Mola, destinato a governare il distretto militare di Pamplona. Tali provvedimenti però non impedirono ai suddetti personaggi di mantenere attivi contatti tra loro e con altri ufficiali, tra cui il già citato generale José Sanjurjo e il generale Gonzalo Queipo de Llano, intenzionati a spazzare via con la forza il governo degli odiati «rossi».

[14] A. Beevor, *La guerra civile spagnola*, cit., pp. 61 e 64. Secondo i conservatori il femminismo non solo ledeva il decoro, ma fomentava anche la prostituzione.

La scintilla che innescò l'incendio reazionario viene solitamente attribuita all'assassinio del deputato monarchico José Calvo Sotelo, eseguito il 12 luglio 1936 da un gruppo di giovani ufficiali di sinistra, animati da spirito di vendetta per la precedente uccisione di un loro commilitone. È bene comunque precisare, per l'esattezza storica, che in quel momento erano già scattati i prodromi del *pronunciamiento*. Si trovava infatti già in volo da Londra a Las Palmas l'aereo destinato dai golpisti al trasferimento del generale Francisco Franco dalle Canarie al Marocco, dove egli avrebbe dovuto prendere il comando della parte più efficiente dell'Esercito spagnolo, compresa la Legione Straniera (il *Tercio extranjero*), per scatenare la sollevazione armata, cioè la guerra civile, contro il legittimo governo del «fronte popolare».[15]

3. La ribellione franchista e l'atteggiamento delle grandi potenze

L'insurrezione militare, che faceva capo al generale Francisco Franco, scattò nella notte tra il 17 e il 18 luglio 1936, cogliendo incredibilmente di sorpresa molti comandi militari governativi e dilagando nei giorni seguenti nell'intero territorio marocchino, nelle Canarie e nelle zone occidentali della Spagna continentale. Più in particolare i golpisti, chiamati comunemente nazionalisti, franchisti ed anche falangisti, si impadronirono entro quattro giorni di circa un terzo del Paese, qualche volta perfino senza colpo ferire, mentre ad agosto le principali località da essi conquistate erano Siviglia, Cadice, Algeciras, La Línea, El Ferrol, La Coruña, Vigo, Jeréz, Granada, Huelva (occupata interamente a settembre), Pamplona, Vitoria, Valladolid, Saragozza, l'isola di Maiorca e Burgos, con quest'ultima cittadina elevata a capitale del governo militare.

La ribellione invece fallì o venne respinta nel resto del Paese e segnatamente nei territori di Madrid, Barcellona,

[15] *Ibid.*, p. 67. Oltre a ciò, il generale Emilio Mola aveva già diramato gli ordini per il sollevamento militare, che avrebbe dovuto avere inizio tra il 10 e il 20 luglio, in seguito ad un messaggio convenzionale.

Málaga, Valencia, in gran parte delle Asturie e delle province basche, mentre memorabile divenne l'assedio governativo all'insorta accademia militare di Toledo (Alcazar), liberata dall'accerchiamento solo il 28 settembre grazie all'arrivo risolutore delle soccorritrici truppe nazionaliste, con grande risonanza propagandistica che valse al generale Franco l'ambita nomina a generalissimo e capo supremo (*caudillo*) della «giunta di difesa nazionale».[16]

I golpisti non riuscirono invece a fare breccia tra le file della Marina, che rimase in gran parte nelle mani dei governativi repubblicani, e poterono quindi impadronirsi soltanto delle navi presenti nell'occupata base di El Ferrol e cioè della corazzata *España*, degli incrociatori pesanti *Baleares* e *Canarias*, dell'incrociatore leggero *Almirante Cervera*, del cacciatorpediniere *Velasco* e di sei posamine. Un pugno di unità minori furono altresì rastrellate dai nazionalisti nei porti delle Canarie e soprattutto del Marocco.

Proprio grazie a queste ultime imbarcazioni fu comunque possibile agli insorti trasferire sul continente il nucleo delle truppe marocchine, che rappresentavano allora la parte più efficiente del non troppo agguerrito Esercito spagnolo. Mentre infatti alcuni reparti di questo contingente furono trasferiti via aerea nella Spagna continentale già il 28 luglio, servendosi di venti velivoli da trasporto concessi il giorno precedente dai tedeschi e non ancora inquadrati nella famosa «Legione Condor», circa 2.500 soldati marocchini vennero traghettati il 5 agosto attraverso lo stretto di Gibilterra a bordo del cosiddetto «convoglio della vittoria», formato dalle motonavi *Ciudad de Algeciras* e *Ciudad de Ceuta*, dal rimorchiatore *Arango*, dalla cannoniera *Dato*, dal guardacoste *Uad Chert* e dalla torpediniera *N.9*. Un tentativo di attacco a tale convoglio da parte del cacciatorpediniere governativo *Alcalá Galiano* venne frustrato dall'intervento dal cielo di otto trimotori *S.81* italiani, precedentemente dislocati in Marocco, come preciseremo meglio in seguito.

Le potenze europee reagirono allo scoppio della guerra

[16] Cfr. P. Preston, *Franco caudillo de España*, Grijalbo, Barcelona, 1994, pp. 275-278.

civile spagnola manifestando in un primo momento il proprio sostegno umanitario e utilizzando a tale finalità, apparentemente scevra da pregiudizi ideologici, le rispettive navi stazionanti nei porti della penisola iberica. Ma sia a Roma che a Berlino esisteva fin dall'inizio un'abbondante dose di ambiguità, essendo entrambe le capitali già impegnate ad appoggiare gli esponenti golpisti con armi e consiglieri. Trascorsero poi solo pochi giorni prima che Hitler e Mussolini decidessero di impiegare decisamente nel conflitto le proprie Forze Armate, secondo un calendario che preciseremo in seguito, pur aderendo con sfrontatezza alla contemporanea proposta franco-britannica di costituire un comitato per il «non intervento», formulata il 1° agosto.

La Francia di Léon Blum si trovava allora nella difficilissima condizione di naturale alleato della Repubblica spagnola, avente le sue stesse radici socialiste, senza però possedere né la determinazione politica né l'ardire militare per rischiare un intervento armato che l'avrebbe posta in rotta di collisione con Berlino e Roma. A tale proposito risultarono quindi eccessive le preoccupazioni italiane relative ad una prossima discesa in campo della Francia al fianco della Repubblica spagnola, cosa che avrebbe compromesso tra l'altro le ambizioni mussoliniane sulle Baleari o almeno sull'isola di Maiorca sottratta ai «rossi», dove non a caso, come vedremo meglio in seguito, furono subito installate basi aeree della Regia Aeronautica. Parigi in definitiva si limitò ad esprimere simpatia e comprensione per il legittimo governo di sinistra spagnolo e a provvedere all'invio di forniture militari e all'organizzazione di reparti volontari in affluenza da tutto il mondo a difesa di Madrid.[17]

Londra viveva invece l'imbarazzo delle sue due anime: quella proletaria favorevole al governo madrileno e quella borghese che, come accadeva in altre capitali europee, temeva il dilagare dell'onda «rossa» marxista e che aveva combattivi esponenti a Whitehall.

[17] Tali volontari formarono le cosiddette «Brigate internazionali», che coinvolsero circa 35.000 combattenti, con i contingenti più numerosi che furono nell'ordine quelli francesi e polacchi, seguiti da italiani e tedeschi antifascisti e via via da molti altri, tra cui circa 3.000 americani e 2.500 britannici.

Tali condizionamenti e contraddizioni esistenti nelle due principali democrazie europee finirono per favorire la Germania e l'Italia che, nonostante l'opportunistica adesione al comitato per la salvaguardia del «non intervento» (rappresentato alla fine da 27 Stati e che tenne la prima riunione a Londra l'8 settembre), continuarono per tutta la guerra a sostenere pesantemente le Forze Armate di Franco con forniture militari e con l'intervento diretto.

I primi consistenti aiuti materiali di tale genere arrivarono da Berlino sotto forma degli accennati venti aerei da trasporto *Ju.52*, che il 28 luglio 1936 trasferirono urgentemente reparti nazionalisti dal Marocco al continente spagnolo. Quasi contemporaneamente Hitler fornì a Franco anche velivoli da difesa aerea, rappresentati però dagli ormai superati caccia biplani *He.51*, e a fine agosto autorizzò il diretto impiego di piloti tedeschi nelle operazioni sui cieli spagnoli.

Il 30 luglio erano frattanto atterrati nella base marocchina di Nador, controllata dagli insorti, nove dei dodici trimotori da bombardamento e da trasporto *S.81* dell'Aeronautica italiana, decollati dall'aeroporto sardo di Elmas al comando del ten. col. Ruggero Bonomi. Dei restanti tre velivoli uno era caduto in mare durante il volo di trasferimento, mentre gli altri due, a corto di carburante, erano stati costretti ad atterrare nell'Algeria francese, innescando immancabili polemiche internazionali e creando non poco imbarazzo al governo di Roma.[18]

Il primo impiego operativo dei suddetti *S.81* avvenne, come abbiamo parimenti già accennato, il 5 agosto, quando otto di essi contribuirono a difendere il cosiddetto «convoglio della vittoria» dall'attacco del cacciatorpediniere governativo *Alcalá Galiano*, costringendolo ad una repentina ritirata.

Nei giorni e nelle settimane seguenti crebbe il sostegno aereo nazi-fascista alle unità del generalissimo Franco. Infatti, dopo che nel porto marocchino di Melilla aveva at-

[18] Cfr., tra l'altro, A. Emiliani, *Il memoriale Bonomi*, «Storia Militare», giugno 2007. Questi primi nove aerei italiani giunti in Marocco furono poi trasferiti nell'aeroporto di Tetuán, mentre i rispettivi equipaggi si arruolarono in un primo momento nel *Tercio extranjero*, cioè nella «Legione straniera» spagnola, formando la *Aviación del Tercio* insieme a squadriglie nazionaliste.

traccato il 3 agosto il piroscafo italiano *Emilio Morandi*, carico di armi e materiali aeronautici, il giorno 14 giunsero nella stessa località e sempre via mare 12 ottimi caccia *CR.32* della Regia Aeronautica, al comando del cap. Dequal, che vennero quindi stanziati a Tablada (Siviglia) e poi a Cáceres insieme agli *S.81* disponibili e a successivi velivoli di rinforzo. Tra questi ultimi rammentiamo altri 9 *CR.32* trasportati direttamente a Vigo dal piroscafo *Ebro*, ribattezzato *Aniene*, nella notte tra il 26 e il 27 dello stesso mese.

Questa prima fase del consistente supporto aeronautico italo-tedesco a vantaggio dei nazionalisti spagnoli fu completata il 15 settembre 1936 con l'arrivo di altri 21 caccia *CR.32* e 9 *S.81* italiani e di 15 caccia *He.51* e 26 bombardieri *Ju.52* germanici.[19]

Alla fine di settembre la suddetta squadriglia del capitano Dequal, soprannominata «La cucaracha», venne avanzata sul fronte centrale fino all'aeroporto di Talavera, da poco conquistato dai nazionalisti, per essere poi elevata al rango di gruppo caccia (maggiore Fagnani) con l'arrivo il 3 novembre di altri 21 *CR.32* e di 4 *Ro.37*. Poco tempo dopo anche i tedeschi intensificarono il loro sostegno aeronautico, dando vita a metà novembre alla cosiddetta «Legione Condor» del generale Hugo Sperrle (nome di copertura Sanders) e del Capo di Stato Maggiore colonnello Wolfram von Richthofen, che inizialmente allineò 36 bombardieri *Ju.52*, 36 caccia *He.51*, 12 ricognitori *He.70*, 9 idrovolanti *He.59*, alcuni velivoli da collegamento e i nuovi ed efficaci cannoni Flak da 88 millimetri.[20]

Constatate tuttavia le modeste caratteristiche dei suoi

[19] Cfr. F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, Società storica pinerolese, Pinerolo, 1989, pp. 57-60, 66-67 e 100-101. Si calcola che in totale l'Aeronautica italiana abbia inviato in Spagna 700 velivoli e 6.000 uomini.

[20] Occorre precisare che l'allora colonnello Wolfram von Richthofen, che sarebbe poi divenuto uno dei più prestigiosi comandanti della Luftwaffe nella seconda guerra mondiale, era un lontano parente (alcune fonti lo danno invece come cugino) del famoso asso della Prima guerra mondiale Manfred von Richthofen (il «barone rosso»). Egli, dopo essere stato richiamato in Germania nell'ottobre del 1937 per assumere un altro incarico, ritornò in Spagna nel luglio del 1938, prendendo direttamente il comando della «Legione Condor», passata nel frattempo agli ordini del generale Hellmuth Volkmann, succeduto al generale Sperrle. Cfr. B. Bennassar, *La guerra di Spagna: una tragedia nazionale*, Einaudi, Torino, 2006, p. 219 e A. Beevor, *La guerra civile spagnola*, cit., p. 327.

caccia *He.51*, la «Legione Condor» chiese e ottenne che i più evoluti *CR.32* italiani scortassero i suoi bombardieri. Questo stato di cose perdurò almeno fino a quando i primi 16 eccellenti intercettori Messerschmitt *Bf.109 B*, oltre ad un crescente numero di moderni bombardieri *He.111*, non furono disponibili per il fronte spagnolo a partire dal mese di marzo del 1937.[21]

Tratteremo più oltre dell'Aeronautica italiana stanziata nelle Baleari (Maiorca), così come della formazione dell'autonoma Aviazione legionaria, mentre è importante qui preannunciare che dall'8 novembre di quel 1936 alcuni sommergibili italiani, subdolamente mascherati, cominciarono ad operare illegalmente contro le Marine della Spagna legittima e di altre libere Nazioni con le quali non esisteva alcuno stato di guerra. Questo grave e compromettente intervento bellico, su cui ritorneremo con maggiori dettagli nel prossimo sesto paragrafo, ebbe per di più inizio prima del riconoscimento ufficiale del governo golpista di Burgos da parte dell'Italia fascista e della Germania nazista, avvenuto il 18 novembre successivo.

Dopo quest'ultimo atto formale, un apposito accordo tra Franco e il governo italiano, stipulato a Salamanca dieci giorni dopo, dette il via all'arrivo in Spagna, a sostegno dei nazionalisti, dei primi reparti del cosiddetto «Corpo Truppe Volontarie» (CTV). Questo contingente terrestre, istituito ufficialmente il 7 dicembre per la cosiddetta «esigenza OMS» (Operazione Militare Spagna) e posto originariamente agli ordini del generale Mario Roatta (nome di copertura cav. Colli), era formato sia da «camicie nere» della Milizia volontaria per la sicurezza nazionale (MVSN), sia da soldati regolari del Regio Esercito. Alla data del 18 febbraio 1937 il CTV aveva già raggiunto la consistenza di 48.230 uomini, con 46 carri armati, 488 cannoni, 706 mortai e 1.211 mitragliatrici, il tutto trasportato in Spagna da 66 piroscafi-viaggio.

[21] Altri 29 *Bf.109 B* giunsero in Spagna nel luglio seguente, seguiti da similari caccia dell'evoluto tipo «C» nella primavera del 1938. Cfr. M. Spick, *Aces of the Reich*, Greenhill Books, London, 2006, p. 57.

Più modesto risultò all'epoca il contributo terrestre offerto dai tedeschi che, dopo aver parimenti riconosciuto il governo franchista di Burgos, misero a sua disposizione due battaglioni corazzati con 88 mediocri carri del tipo *panzer I* e corrispondente artiglieria, sotto la direzione del colonnello Wilhelm von Thoma.

Il legittimo governo spagnolo ricevette, da parte sua, analoghi sostanziosi aiuti militari dall'esterno e soprattutto, come detto, dall'Unione Sovietica che, seppure aderente anch'essa al patto internazionale del «non intervento», risulta abbia inviato complessivamente a Madrid molti tecnici e consiglieri, circa 1.500 aerei, tra cui gli eccellenti caccia monoplani Polikarpov *I-16*, 772 piloti, 723 mezzi corazzati o solo cingolati con i rispettivi conducenti, 925 pezzi d'artiglieria, quasi 13.000 tra autocarri e automezzi minori e grandi quantità di armamenti leggeri, tra cui 3.200 mitragliatrici, il tutto profumatamente pagato con le residue riserve auree della Banca centrale spagnola.[22]

A ruota si pose il lontano Messico del generale Lázaro Cárdenas, che spedì denaro e armi alla Repubblica e dette rifugio agli esuli antifascisti, pur essendo un regime non troppo favorevole al comunismo internazionale. Infine ricordiamo ancora una volta i reparti di volontari antifascisti che giunsero rapidamente in Spagna da ogni angolo del globo, animati dal desiderio di combattere per la democrazia o solo da spirito di avventura e che formarono le

[22] Cfr. B. Bennassar, *La guerra di Spagna, una tragedia nazionale*, cit., p. 136 e C. Bergstrom, A. Mikhailov, *Black Cross, Red Star*, vol. I, Pacifica Military History, Pacifica (CA), 2000, p. 20. Non è stato mai precisato il numero esatto dei velivoli forniti dall'URSS al legittimo governo spagnolo, ma sappiamo che già entro la fine del 1937 il 90% dell'Aeronautica repubblicana era costituito da circa 1.000 caccia, 200 bombardieri e altrettanti ricognitori di costruzione sovietica. Capo della delegazione aeronautica sovietica era il generale Yakov Smushkevich, che poi si sarebbe nuovamente distinto nell'estate del 1939 come comandante del contingente aereo durante il vittorioso scontro di frontiera con i giapponesi nella zona di Khalkhin-Gol (Nomonhan). Egli però cadde in disgrazia alla fine del 1941 a causa delle continue sconfitte dell'aviazione sovietica ad opera della Luftwaffe tedesca e venne fatto fucilare da Stalin all'età di soli 39 anni, insieme ad altri esponenti militari del regime. Cfr. A. Brookes, *Air war over Russia*, Ian Allan, London, 2003, p. 11-12 e 62. I migliori piloti sovietici in Spagna furono Pavel Rychagov con 15 vittorie e Vladimir Bobrov con 13 abbattimenti individuali e 4 condivisi. Cfr. C. Bergstrom, A. Mikhailov, *Black Cross, Red Star*, vol. I, cit., p. 20.

note «brigate internazionali». Questi volontari si distinsero in più occasioni sui vari fronti della guerra civile, schierandosi al fianco delle mediocri truppe governative e di milizie armate reclutate dalle locali strutture politiche (tra cui quelle anarchiche) e formate da civili particolarmente motivati.

Come parimenti già accennato, le «brigate internazionali» inglobarono circa 35.000 combattenti, appartenenti a ben 53 nazionalità, mentre altri 5.000 stranieri operarono all'esterno come agenti reclutatori e informatori. Tutti costoro furono organizzati e finanziati dall'Internazionale comunista (*Comintern*), gestita da Mosca e con uffici di arruolamento a Parigi, il che fece aumentare progressivamente l'influenza del Cremlino sul governo repubblicano, fino a condizionarne le scelte politico-strategiche. Tra i più noti volontari stranieri a difesa del «fronte popolare» ricordiamo Ernest Hemingway, George Orwell, André Malraux, Carlo Rosselli, Palmiro Togliatti, Luigi Longo, Giuseppe Di Vittorio e Pietro Nenni. Occorre ricordare al proposito che il citato scrittore inglese George Orwell (pseudonimo per Arthur Blair) rimase successivamente deluso da alcuni atteggiamenti radicali delle masse e giunse a criticare l'opportunismo intellettuale degli stessi combattenti repubblicani, ritenendolo responsabile di aver trasformato i pacifisti in «romantici guerrafondai», subendo per queste denunce il susseguente ostracismo da parte dei tanti editori di sinistra.

Non trascorse tuttavia molto tempo prima che il «fronte popolare» – che dal 4 settembre 1936 aveva nominato premier il socialista radicale Francisco Largo Caballero al posto di José Giral – mostrasse tutte le sue contraddizioni interne, soprattutto a causa del riemergere degli insanabili conflitti tra l'ala borghese dei repubblicani e la forte corrente anarchica, che spingeva verso un'immediata riforma agraria e una collettivizzazione dell'industria e che era particolarmente consistente nell'autonoma Catalogna.

L'ago della bilancia era retto nell'occasione dal crescente movimento comunista che, valendosi del sempre più decisivo supporto del Comintern e quindi di Mosca, riteneva prematuro un radicale sconvolgimento socio-economico

del Paese e finì quindi per schierarsi anche militarmente contro gli anarchici, falcidiandoli in brutali e sanguinose «purghe», come quelle verificatesi a Barcellona tra il 3 e il 6 maggio 1937. A seguito di questi eventi Stalin, sempre più preoccupato da una possibile guerra interna al «fronte popolare», architettò la caduta del premier Francisco Largo Caballero, che fu costretto alle dimissioni e venne sostituito il seguente 18 maggio da Juan López Negrín, più moderato e più allineato con Mosca.[23]

Oltre a questi «regolamenti dei conti» interni alla Repubblica, la guerra civile mise ripetutamente in luce altri eccessi e mostruosità, con prigionieri di ambedue gli schieramenti passati immediatamente per le armi, con torture e violenze indicibili a sacerdoti e suore, ma anche con l'assassinio di uomini di cultura, tra i quali il poeta Federico García Lorca, ucciso brutalmente il 18 agosto 1936 da estremisti di destra per le sue idee progressiste, ma anche perché accusato di omosessualità.

4. Sintesi degli eventi militari

Le intraprese operazioni belliche furono caratterizzate inizialmente da una diretta offensiva nazionalista contro Madrid, che però fallì a causa sia della precedenza accordata sentimentalmente dai franchisti all'accennata liberazione dell'Alcazar di Toledo, assediata dalle truppe governative, sia della concomitante ambizione dei rivoltosi di impossessarsi delle province settentrionali, sia della feroce resistenza dei vari gruppi da combattimento repubblicani. Dopo sanguinosi scontri nella Città Universitaria, i nazionalisti riconobbero l'impossibilità di conquistare l'intera metropoli, martoriata tra l'altro da ripetuti bombardamenti aerei ini-

[23] Stalin temeva che una riforma radicale della società e dell'economia spagnola avrebbe preoccupato a tal punto le democrazie mondiali da farle intervenire attivamente nel conflitto per combattere il pericolo «rosso» nell'Europa occidentale, con conseguente crollo delle speranze future e delle realizzazioni costruite fino a quel momento. Nel nuovo governo Negrín il dicastero della Difesa passò a Indalecio Prieto e quello degli Esteri a José Giral.

ziati il 7 ottobre, e decisero quindi di sottoporla ad un lungo assedio. Questo stato di cose si protrasse per ben ventotto mesi (dal novembre del 1936 al marzo del 1939), mentre il governo repubblicano ritenne opportuno trasferirsi il 6 novembre 1936 a Valencia e il 31 ottobre 1937 a Barcellona, facendo in successione di queste due città altrettante capitali provvisorie.[24]

Il nuovo anno si aprì con la battaglia di Málaga, importante porto sul Mediterraneo, che cadde nelle mani dei franchisti l'8 febbraio 1937, grazie all'impiego di circa 10.000 «camicie nere» italiane del CTV e di forti reparti della Regia Aeronautica, il che determinò un grande tripudio negli ambienti fascisti e nelle strade delle nostre città.

L'esaltazione per la vittoria di Málaga ebbe comunque vita assai breve, poiché tra l'8 e il 22 marzo successivo il medesimo CTV italiano fallì la sua nota offensiva su Guadalajara, a nord-est di Madrid, riportando una cocente sconfitta su cui ritorneremo anche nel prossimo paragrafo. Qui è sufficiente dire che questa battaglia concluse negativamente una fase offensiva nazionalista tendente a circondare Madrid da nord e da sud (lungo il fiume Jarama), isolandola rispettivamente da Saragozza e dalla nuova capitale Valencia, e valse agli italiani un immediato e forse eccessivo discredito in campo internazionale, maturato tra le file nemiche e perfino negli ambienti franchisti, infastiditi da tempo dall'arroganza dei guerrieri di Mussolini.[25]

Era comunque rilevante il fatto che la ritirata italiana a Guadalajara avesse coinvolto non solo le divisioni della Milizia «Fiamme Nere», «Penne Nere» e «Dio lo vuole!», ma

[24] H. Thomas, *Storia della guerra civile spagnola*, cit., pp. 338 e 515. Le cronache del tempo raccontano che ad unificare moralmente le varie anime della resistenza di Madrid valsero la personalità e l'esempio della comunista Dolores Ibárruri (soprannominata la *Pasionaria*), autrice dello storico motto «*no pasarán*». Invece a livello più strettamente operativo contò a favore degli assediati l'accidentale cattura dei piani d'attacco nazionalisti, recuperati il 7 novembre sul cadavere del capitano Vidal-Quadras a bordo di un carro armato italiano distrutto.

[25] *Ibid.*, pp. 411-412. Divenne famoso tra le file degli stessi alleati nazionalisti il deridente ritornello che, sulle note di «Faccetta nera», così intonava perfidamente nei riguardi dei soldati italiani: «...meno camiones, y mas coyones...». L'umiliazione subita costrinse infine Mussolini a richiamare in patria il generale Mario Roatta, sostituendolo con il generale Ettore Bastico (alias Doria) al comando del CTV.

anche la Divisione «Littorio» del generale Annibale Bergonzoli (il sopravvalutato «barba elettrica»), costituita da truppe regolari del Regio Esercito, per un totale di 35.000 uomini, 160 pezzi d'artiglieria, 46 carri armati e otto autoblindo, il tutto appoggiato da 88 aerei. Ad essi si erano contrapposti nella battaglia circa 30.000 soldati repubblicani, compresi molti volontari antifascisti anche di nazionalità italiana, che avevano goduto di un più valido appoggio da parte sia della propria aviazione, sia dei superiori carri armati sovietici *T-26*.

Dopo i falliti tentativi di conquistare Madrid o almeno di accerchiarla completamente, i nazionalisti mirarono con maggiore convinzione ad impadronirsi delle regioni settentrionali ancora nelle mani del legittimo governo repubblicano. Pertanto, tra la fine di marzo e la fine di ottobre del 1937, essi lanciarono una serie di offensive nei Paesi Baschi e nelle Asturie, aventi come obiettivo minimo l'occupazione della fascia costiera che si affaccia sul golfo di Biscaglia e che è conosciuta come regione cantabrica. E fu durante le prime fasi di questa grande operazione che il 26 aprile avvenne il tristemente noto bombardamento indiscriminato della cittadina basca di Guernica, cui fu intitolato il famoso e contemporaneo dipinto di Pablo Picasso, esposto nella Mostra internazionale delle arti di Parigi nello stesso 1937.

Guernica costituiva un importante nodo stradale su cui transitavano le locali forze repubblicane in ripiegamento e il vero obiettivo pagante era rappresentato allora dal piccolo ponte di pietra sul torrente Oca, situato nel sobborgo orientale della cittadina, denominato «La Rentería» e che, per ironia della sorte, non venne colpito dal bombardamento. Esso fu infatti preso progressivamente quanto inutilmente di mira, tra le 16.15 e le 16.30 di quel 26 aprile 1937, da un *Do. 17*, due *He.111* tedeschi e tre *S.79* italiani che, con un totale di quattro tonnellate di bombe, causarono solo alcuni danni minori alle abitazioni limitrofe. Infine, alle 18.30, 18 *Ju.52* della «Legione Condor» condussero quello che poi sarebbe stato definito un «bombardamento a tappeto», sganciando circa venti tonnellate di bombe dirompenti e incendiarie, utilizzate ingiustificatamente con-

tro un bersaglio di pietra come il famoso ponte e che alla prova dei fatti causarono la maggior parte dei danni al centro abitato. Inoltre le cronache e le testimonianze sono state concordi nell'affermare che i caccia di scorta ai bombardieri incursori si sarebbero abbassati a volo radente per mitragliare la popolazione in fuga, sollevando inquietanti interrogativi nella consapevolezza che allora, come in altre occasioni, la scorta ai bombardieri tedeschi era fornita da caccia italiani della cosiddetta aviazione legionaria.[26]

Secondo le autorità repubblicane del periodo i morti civili registrati nell'occasione sarebbero stati 1.654, oltre a 889 feriti, ammontare cui si è poi lungamente ispirata la propaganda di sinistra. In realtà i decessi furono meno di 300, cifra che, seppure sfrondata dal sempre fuorviante spirito settario, ha comunque perennemente marchiato di infamia quel bombardamento indiscriminato.[27]

I nazionalisti occuparono Guernica il 29 aprile di quel 1937, senza comunque intrappolare le milizie basche in ritirata, ma nello stesso giorno essi persero la corazzata *España*, saltata in aria su una mina davanti a Santander, divenuta provvisoriamente la nuova sede del governo basco dopo la caduta di Bilbao del 19 giugno. Anche sui mari a nord e a sud della penisola iberica infuriò in effetti il contrasto fratricida, avente come obiettivo principale il passaggio dei rispettivi rifornimenti navali. Nella circostanza agivano a favore dei nazionalisti alcuni mercantili italiani e tedeschi e a vantaggio dei repubblicani un certo numero di piroscafi sovietici, ma anche molte navi da carico di altre nazionalità noleggiate dal governo spagnolo e che sfidavano le unità di vigilanza della Marina franchista, nonché l'oc-

[26] Cfr. F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit., p. 222, dove è confermato che i bombardieri *Ju.52* tedeschi che attaccarono Guernica «chiesero la protezione dei Fiat CR.32 legionari».

[27] B. Beevor, *La guerra civile spagnola*, cit., pp. 269-270. È il caso di rammentare che le reali vittime del bombardamento su Guernica furono inferiori a quelle registrate nella precedente e meno propagandata incursione aerea giapponese del 28 gennaio 1932 sul quartiere Chapei di Shanghai, frutto di una ritorsione nei confronti di manifestazioni studentesche contro la «concessione» nipponica in quella città cinese. Per saperne di più cfr. A. Santoni, *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, vol. I: *Il Giappone all'attacco*, cit., p. 49.

culto e illegale intervento delle navi di superficie e subacquee della Marina italiana: argomento che affronteremo più dettagliatamente nel seguente sesto paragrafo.

Frattanto, mentre proseguiva faticosamente l'offensiva nazionalista nelle Asturie e nella fascia cantabrica, che portò il 26 agosto alla caduta della stessa Santander e il 21 ottobre all'occupazione di Gijón, erano riprese le operazioni nel settore centrale, dove nel luglio si era materializzata un'imprevista controffensiva repubblicana presso la cittadina di Brunete, 25 chilometri ad ovest di Madrid, avente come obiettivo l'attacco contro il fianco sinistro del saliente nazionalista che si protendeva fino ai sobborghi dell'ex capitale. Le truppe governative disponevano in quell'occasione di forze rilevanti, ammontanti a circa 80.000 uomini, 132 carri armati, 42 autoblindo, 217 pezzi d'artiglieria da campagna, 50 bombardieri e 90 caccia, ma lamentavano problemi logistici e di coesione tra i reparti. Il risultato fu una severa sconfitta degli stessi repubblicani, che in seguito fucilarono circa 400 propri soldati accusati di viltà, mentre la vera causa della fallita controffensiva andava cercata nella superiorità aerea garantita alle truppe nazionaliste dalla Divisione «Condor» tedesca e dall'aviazione legionaria italiana.[28]

I governativi subirono poi, tra l'agosto e il settembre, un'altra sanguinosa delusione in Aragona e lungo l'alta valle dell'Ebro, dopo aver tentato un coraggioso contrattacco intorno a Saragozza (battaglia di Belchite), perdendo molti carri armati *BT-5* di moderna costruzione sovietica e guidati direttamente in battaglia da equipaggi russi. Il risultato fu che nell'ottobre di quel 1937 due terzi della Spagna erano ormai in mano agli insorti, che potevano contare allora su un totale di 600.000 combattenti contro circa 450.000 militari regolari governativi e volontari stranieri.

[28] Nell'occasione l'aviazione legionaria italiana impiegò offensivamente, oltre ai moderni trimotori *S.79*, anche i bimotori *Br.20* recentemente giunti al fronte, mentre entrarono finalmente in azione da parte tedesca i primi 16 caccia monoplani Messerschmitt *Bf-109* del modello «B» inviati nel mese di marzo e che, per la precisione, seguivano altri tre esemplari giunti in Spagna nel dicembre del 1936 per una preliminare valutazione operativa. Cfr. T. Holmes, *Spitfire vs. Bf-109*, Osprey, Oxford, 2007, p. 18 e M. Spick, *Aces of the Reich*, cit., p. 57.

Le locali e pur decimate truppe repubblicane insistettero comunque nella controffensiva e nel dicembre di quel 1937 spostarono la loro attenzione più a sud, cioè nella confinante zona montuosa di Teruel, a levante dell'assediata Madrid. Qui i combattimenti sono passati alla storia come i più cruenti e faticosi dell'intera guerra civile, anche perché svoltisi nella stagione invernale su alte cime innevate, con temperature sui 16-18 gradi sotto zero, e si conclusero nel febbraio del 1938 con un'altra sconfitta governativa.

La conseguenza immediata della campagna di Teruel fu nel marzo del 1938 la ripresa dell'avanzata nazionalista lungo la valle dell'Ebro, avente lo scopo di isolare da occidente e da nord-ovest la Catalogna e soprattutto l'industriale Barcellona, nuova capitale nemica, bersagliata contemporaneamente e piuttosto pesantemente dall'aviazione italiana delle Baleari, come preciseremo nel prossimo paragrafo.

La conseguente e lunga battaglia dell'Ebro vide innanzitutto le truppe di Franco assicurarsi il 6 aprile le foci di quel fiume sul mar Mediterraneo, mentre all'interno di Barcellona, minacciata da assedio, scoppiava una nuova crisi di governo, con il Primo Ministro Juan López Negrín che lo stesso giorno ritenne necessario assumere anche il dicastero della Difesa dopo le dimissioni di Indalecio Prieto da questo incarico.[29]

La coraggiosa ma futile direttiva che spinse le truppe governative a tentare la riconquista della bassa valle dell'Ebro intorno a Gandesa, tra l'agosto e il novembre del 1938, le portò ad un'ulteriore sconfitta, causata ancora una volta dal dominio aereo acquisito dal nemico e in particolare dalla superiorità dei piloti da caccia germanici. Tra questi ultimi stava emergendo prepotentemente il nome di Werner Moelders, giunto in Spagna soltanto nell'aprile del 1938 e autore di 14 abbattimenti entro la fine della guerra civile. Egli sarebbe divenuto poi il primo pilota al mondo a supe-

[29] B. Bennassar, *La guerra di Spagna, una tragedia nazionale*, cit., p. 225. Il governo di Barcellona fu anche costretto in quei frangenti ad estendere l'arruolamento obbligatorio ai ragazzi di 17 anni e ad implorare con successo Parigi affinché riaprisse le frontiere sui Pirenei al transito degli aiuti internazionali.

rare la mitica quota di 100 vittorie individuali nel corso del secondo conflitto mondiale.[30]

L'insistenza con la quale il generalissimo Franco manteneva una forte pressione militare nella valle dell'Ebro era dovuta all'ossessionante quanto irrealistico timore di un prossimo intervento bellico francese, mirante ad annettere a Parigi l'intera Catalogna. Proprio in quel momento invece si stava materializzando, per ironia della sorte, un generale disimpegno internazionale dalla causa repubblicana, in seguito a gravi fatti che sconvolsero gli equilibri europei. Nel marzo del 1938 infatti la Germania era riuscita infine ad ottenere l'agognata annessione dell'Austria al Terzo Reich (*Anschluss*) e ad aprire subito dopo la nota crisi dei Sudeti con la Cecoslovacchia, risoltasi poi anch'essa a favore di Hitler grazie al controproducente pacifismo (*appeasement*) prevalso tra i delegati anglo-francesi alla conferenza di Monaco del settembre successivo.[31]

In ambedue le suddette crisi internazionali l'Italia, in passato garante dell'indipendenza dell'Austria, aveva concesso via libera alle aspirazioni di Hitler, con il quale del resto Mussolini aveva già raggiunto un'identità di vedute sia nell'ottobre del 1936, stringendo l'accordo identificato come Asse Roma-Berlino, sia nel novembre del 1937 con l'adesione italiana al patto Anticomintern, cioè contro il co-

[30] Cfr. M. Spick, *The complete fighter ace. All the world's fighter aces, 1914-2000*, Greenhill Books, London, 1999, p. 89 e J. Killen, *The Luftwaffe: a history*, Pen & Sword Military Classics, Barnsley, 2003, p. 113. Nella Seconda guerra mondiale Moelders fu accreditato di 101 abbattimenti, tutti ottenuti entro la data del 19 luglio 1941 quando venne nominato Ispettore Generale del Comando Caccia e poi inviato in Russia come supervisore. Nel novembre dello stesso anno Moelders fu chiamato a presenziare alle esequie di Stato (ipocritamente indette da Hitler) in onore del generale Ernst Udet, capo del dipartimento tecnico della Luftwaffe, che si era suicidato perché consapevole di aver perduto la fiducia del Fuehrer soprattutto dopo il fallimento del sopravvalutato aereo in picchiata *Ju.87* «Stuka» e dell'errato progetto del quadrimotore *He.177*. Durante il volo di trasferimento a Berlino Moelders perse a sua volta la vita il 22 del mese a causa di un incidente aereo. Per la storia si ricorda che l'ormai insuperabile record mondiale di abbattimenti spetta al capitano della Luftwaffe Erich Hartmann con ben 352 vittorie. Sulla morte di Moelders cfr. anche E.R. Hooton, *Eagle in flames: the fall of the Luftwaffe*, Brockhampton Press, London, 1999, p. 145 e J. Weal, *Bf.109F/G/K aces of the western front*, Osprey, Oxford, 1999, p. 25.

[31] Sull'argomento cfr., tra l'altro, G. Schreiber, *La seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna, 2004, pp. 15-19.

munismo internazionale, già stipulato un anno prima tra Germania e Giappone. Come se ciò non bastasse, l'Italia aveva annunciato l'11 dicembre 1937 il suo ritiro dalla Società delle Nazioni, allontanandosi ulteriormente dai criteri di pacifica convivenza internazionale.[32]

Da parte sua l'Unione Sovietica, che era stata il maggior partner della Repubblica spagnola, si trovò pesantemente coinvolta in una crisi interna e in una complicazione internazionale. La prima fu rappresentata dalle cosiddette «purghe» staliniane, che spazzarono via gran parte dei vertici dell'Armata Rossa, mentre la seconda avvenne nelle lontane frontiere orientali dell'immenso impero, cioè ai confini con la Manciuria nipponica (Manciukuo), dove emersero sul campo crescenti contrasti con il Giappone. Questi condussero nell'estate del 1938 perfino allo scontro armato di Chang Kufeng, primo grave incidente di frontiera, replicato esattamente un anno dopo da un'ancor più sanguinoso e prolungato combattimento a Khalkhin-Gol (Nomonhan), vinto alla fine dai sovietici grazie alla superiorità nei mezzi corazzati e all'abilità di un ancora sconosciuto generale chiamato Georgi Zhukov.[33]

Per i suddetti motivi Stalin allentò l'assistenza ai repubblicani e dettò all'Internazionale comunista nuove regole di comportamento, subito eseguite dal governo Negrín, che il 21 settembre 1938 annunciò alla Società delle Nazioni il ritiro incondizionato dal territorio spagnolo delle «brigate internazionali», del resto ridotte in quel momento a soli 7.102 stranieri.

Di tutto ciò approfittarono i nazionalisti che, sebbene

[32] Cfr. M.L. Salvadori, *Storia dell'età contemporanea*, cit., p. 838.

[33] Cfr. A. Santoni, *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, vol. I, cit., pp. 39-40 e 63. Il Giappone si trovava già in guerra con la Cina dal luglio del 1937 dopo il cosiddetto «incidente del ponte Marco Polo», orchestrato ad arte; ma proseguì la sua politica antisovietica fino al 13 aprile 1941, quando Tokyo stipulò un opportuno trattato di neutralità quinquennale con Mosca, avendo deciso di dirigere a sud il suo espansionismo e mettendosi pertanto in rotta di collisione con Gran Bretagna, Stati Uniti e Olanda. Da parte loro, le «purghe» staliniane colpirono tra il 1936 e il 1938 ben 41.218 ufficiali dell'Armata Rossa, che furono destituiti, inviati ai campi di lavoro (*Gulag*) oppure fucilati. Tra le vittime dei plotoni di esecuzione deve essere ricordato l'abilissimo maresciallo Mikhail Tukhachevsky, già Capo di S.M. e direttore degli armamenti, che venne giustiziato l'11 giugno 1938. Sull'intero argomento cfr. R. Overy, *Russia in guerra*, Il Saggiatore, Milano, 2000, pp. 37-46.

menomati anch'essi da un incipiente disimpegno italo-tedesco (che preciseremo più oltre), lanciarono nel dicembre del 1938 nella valle dell'Ebro la risolutiva offensiva contro la Catalogna e soprattutto contro Barcellona, mettendo in linea circa 350.000 uomini ed un pressoché assoluto dominio dei cieli. La neo-capitale repubblicana fu conquistata senza troppi sforzi il 26 gennaio 1939, dopo che il governo Negrín si era allontanato, disperdendosi in varie località. Entro il 10 febbraio i residui e disarticolati reparti militari governativi furono spinti fino ai Pirenei e non ebbero altra scelta che arrendersi o rifugiarsi in Francia, seguiti da colonne di profughi civili.[34]

Intanto il 7 febbraio il console britannico Alan Hillgarth aveva trattato la resa di Minorca, che quindi venne evacuata dai repubblicani e ricongiunta a Maiorca, già nelle mani dei franchisti dai primi giorni di settembre del 1936. Tutto ciò frustrò le mire italiane sulle Baleari poiché, contrariamente alle aspettative di Roma, questo arcipelago venne riunito sotto i vessilli della nuova Spagna nazionalista, con esclusione di qualsiasi presenza straniera.[35]

Le ultime settimane vissute a Madrid, estrema roccaforte dei repubblicani, furono piuttosto movimentate. Infatti il 5 marzo 1939 il colonnello repubblicano López Sigismundo Casado si autonominò «presidente provvisorio del Consiglio», in opposizione a Juan López Negrín, riparatosi in Francia. Seguirono conseguentemente in città sanguinosi combattimenti tra i seguaci di Casado ed esponenti della vecchia nomenclatura comunista, tra cui Palmiro Togliatti, con questi ultimi però sconfitti e dispersi entro il 12 marzo.

La vittoria a Madrid dei moderati non portò comunque ad una soluzione pacifica della lunga guerra, poiché Casado rifiutò la resa incondizionata richiesta da Franco, che quindi ordinò il definitivo assalto all'ex capitale, conquistandola

[34] B. Bennassar, *La guerra di Spagna, una tragedia nazionale*, cit., pp. 237-238. Anche nella Barcellona «liberata» si rinnovarono gli atti di barbara vendetta, questa volta da parte dei nazionalisti vincitori, con circa 10.000 vittime nei soli primi cinque giorni di occupazione.

[35] Il 27 febbraio di quel 1939 Francia e Gran Bretagna, preso atto della situazione militare, riconobbero il governo nazionalista del generale Franco.

il 28 marzo e proclamando al suo interno il trionfo della Spagna nazionalista il successivo 1° aprile. Da parte sua il colonnello Casado riuscì a fuggire e a rifugiarsi a bordo dell'incrociatore britannico *Galatea* nel porto di Gandía.[36]

La guerra civile spagnola fu, come accennato, un conflitto d'inaudita violenza, a causa soprattutto della sua natura ideologica, riscontrata non soltanto sul fronte bellico, ma anche nel cuore delle strutture repubblicane. Essa vide un'infinita serie di massacri indiscriminati, di purghe e di vendette, la maggior parte delle quali consumate subito dopo la vittoria nazionalista. Il risultato agghiacciante, in considerazione del fatto che si trattò dopotutto di un conflitto limitato, fu la morte di circa 400.000 militari e di oltre 900.000 civili, la maggior parte dei quali vittime dell'odio settario.

5. Il determinante contributo aereo italo-tedesco

Come abbiamo già accennato, l'aiuto italo-tedesco all'*alzamiento* militare del 17 e 18 luglio 1936 fu pressoché immediato. Infatti già il 30 del mese atterrarono nell'aeroporto marocchino di Nador nove degli iniziali dodici trimotori *S.81* guidati dal tenente colonnello Ruggero Bonomi, mentre dalla stessa colonia spagnola nordafricana, come abbiamo detto, il 28 luglio erano partiti alla volta del continente i principali collaboratori di Francisco Franco ed i rispettivi reparti armati, a bordo di 20 trimotori *Ju.52* da trasporto prontamente concessi dai tedeschi.

Abbiamo altresì già segnalato nel precedente terzo paragrafo sia la prima azione di guerra degli aerei italiani contro unità navali del legittimo governo spagnolo – rappresentata dalla difesa armata del cosiddetto «convoglio della vittoria» nazionalista, in navigazione il 5 agosto da Ceuta ad Algeciras –

[36] F. Lannon, *The Spanish Civil War 1936-1939*, Osprey, Oxford, 2002, p. 84. La dittatura di Francisco Franco si protrasse fino alla sua morte avvenuta nel 1975, dopo di che in Spagna ritornò pacificamente la monarchia che tuttora regna con Juan Carlos, nipote dell'esiliato Alfonso XIII e, come tale, nato a Roma. È da sottolineare anche che il 16 aprile 1939, a poco più di due settimane dalla fine della guerra civile, il nuovo pontefice Pio XII celebrò in un radiomessaggio il successo del regime franchista.

sia il successivo arrivo di altri velivoli della Regia Aeronautica e la formazione della «Legione Condor» germanica.

Dopo essere stata inizialmente inserita nel *Tercio extranjero*, la componente aerea italiana di detta «legione straniera» spagnola fu impegnata ad appoggiare la vana avanzata nazionalista su Madrid, eseguendo anche bombardamenti di tipo strategico, come quelli su Málaga e Toledo tra il 22 e il 31 agosto, e segnalandosi in duelli sui cieli di Talavera, poi conquistata dai franchisti il 3 settembre.[37]

Nello stesso periodo si svolgeva la battaglia nell'arcipelago delle Baleari che, dopo aver aderito alla causa nazionalista, fu teatro di un vivace contrattacco dei governativi. Questi, partendo da Minorca, rioccuparono Ibiza, Formentera e Cabrera e intrapresero il 16 agosto l'invasione di Maiorca, venendone però definitivamente cacciati il 4 settembre. Durante quella battaglia si misero in evidenza anche tre idrovolanti italiani *S.55* provenienti dalla Sardegna, mentre a Maiorca fu inviato da Galeazzo Ciano il console della Milizia (MVSN) e amico personale Arconovaldo Bonacorsi (nome in codice Rossi) e fu costituito un nostro Comando, che inizialmente poté schierare a Palma un'aliquota di sei caccia *CR.32* e tre bombardieri *S.81* agli ordini del maggiore Luigi Gallo.[38]

Entro la metà di settembre del 1936 anche Cabrera, Ibiza e Formentera, sottoposte a insistenti bombardamenti, furono evacuate dalle truppe repubblicane, che quindi mantennero nelle Baleari il solo possesso di Minorca, anch'essa ripetutamente bersagliata dall'aviazione italiana di Maiorca.

[37] Anche nella guerra aerea si verificarono episodi ingiustificabili e comunque contrari alle leggi internazionali, come l'uccisione sul posto del tenente pilota italiano Ernesto Monico, abbattuto il 31 agosto 1936, fatto prigioniero e poi fucilato dai repubblicani. Cfr. F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit., pp. 64-65.

[38] Cfr. F. Pedriali, *La caccia legionaria alle Baleari*, «Rivista Italiana Difesa (RID)», febbraio 2009. Oltre a bersagliare installazioni terrestri repubblicane e piccole unità costiere, i tre bombardieri *S.81* di Palma vantarono il danneggiamento dei piroscafi governativi *Marqués de Comillas* e *Ciudad de Cádiz* e del sommergibile *B.3* rispettivamente il 31 agosto e il 2 e 3 settembre. Di contro, come vedremo meglio nel prossimo paragrafo, nel maggio del 1937 velivoli governativi colpirono nella rada di Palma di Maiorca tre navi italiane e cioè il cacciatorpediniere *Mirabello*, la cisterna *Nevona* e l'incrociatore ausiliario *Barletta* e danneggiarono più gravemente nelle acque di Ibiza la corazzata tascabile tedesca *Deutschland*.

Quest'ultima allineava a fine anno otto caccia *CR.32*, tre idrocaccia *M.41*, sei bombardieri *S.81* e un idrovolante ricognitore *Cant Z.501*, seguiti nel febbraio del 1937 da tre nuovi bombardieri *S.79*, che però furono trasferiti il 20 marzo a Siviglia e il 26 a Soria per partecipare, insieme a un nuovo lotto di velivoli, alle operazioni sul fronte settentrionale spagnolo. Soltanto tra il giugno e l'ottobre del 1937 Mussolini, fino ad allora frenato dal timore di una severa reazione britannica alle mire italiane su quell'arcipelago, permise che i nostri reparti aerei di base a Palma di Maiorca fossero ulteriormente rinforzati con caccia *CR.32* e con i recenti bombardieri trimotori *S.79*, che formarono il noto gruppo chiamato «Falchi delle Baleari».

L'accennata diversione dell'offensiva nazionalista verso le regioni settentrionali e l'impresa conclusasi il 29 settembre 1936 con la conquista nazionalista di Toledo e con la pubblicizzata liberazione dei militari golpisti assediati nella fortezza dell'Alcazar finirono per rallentare ulteriormente il risolutivo assalto franchista contro l'assediata Madrid, che rimase pertanto in mani repubblicane fino al termine delle ostilità, anche se il governo legittimo, come già accennato, si rifugiò il 6 novembre successivo a Valencia e poi il 31 ottobre 1937 a Barcellona.

Parimenti già ricordato ma meritevole di sottolineatura fu il riconoscimento italiano del governo nazionalista di Burgos avvenuto il 18 novembre 1936, mentre nel campo dell'organizzazione militare si dimostrò fondamentale la decisione adottata da Roma il 28 dicembre dello stesso anno, allorquando l'aliquota aerea italiana della cosiddetta *Aviación del Tercio* venne scorporata dalla «legione straniera» spagnola per formare a Salamanca un'autonoma «Aviazione legionaria», agli ordini del generale Vincenzo Velardi e periodicamente rinvigorita.[39]

[39] Il nuovo corpo aereo italiano in Spagna, denominato «Aviazione legionaria», era composto allora da un gruppo da bombardamento con trimotori *S.81*, uno da caccia articolato in quattro squadriglie di eccellenti *CR.32* e uno da ricognizione e attacco sui più lenti velivoli *Ro.37*. Da parte sua, la componente nazionalista spagnola della disciolta *Aviación del Tercio* venne incorporata nell'ufficiale Aeronautica franchista, anch'essa alimentata progressivamente da forniture italiane e tedesche.

Considerata anche la creazione nel novembre del 1936 della citata «Legione Condor» germanica, la guerra di Spagna divenne ben presto una vera e propria arena di addestramento e di sperimentazione italo-tedesca per le nuove armi e per le nuove dottrine d'impiego tattico. In questo campo la Luftwaffe e la Wehrmacht si dimostrarono assolutamente predisposte a ricavare dal conflitto gli adeguati insegnamenti, mentre le Forze Armate italiane non apparvero ugualmente pronte a trarre le dovute lezioni da siffatte esperienze, alla luce delle tante lacune operative manifestate poi nel corso della Seconda guerra mondiale soprattutto in campo aereo e navale. Questi ultimi rilievi critici potrebbero essere estesi all'Armata Rossa sovietica, se quest'ultima non avesse avuto la giustificazione delle famose «purghe» staliniane che si abbatterono soprattutto sugli alti gradi russi, falcidiandoli proprio durante lo svolgimento della guerra civile spagnola.

Eppure bastò che le «camicie nere» conquistassero Málaga l'8 febbraio 1937 per sentire risuonare gli squilli di tromba del miope apparato propagandistico fascista, che naturalmente ignorò, sia allora che in seguito, il dispendio di energie belliche e finanziarie imposto all'Italia dall'intrapresa avventura spagnola e in definitiva il disastroso rapporto tra dare e avere che, al di là della confusione tra speranze e realtà, si stava effettivamente materializzando a nostro danno nella penisola iberica e in tutto il Mediterraneo occidentale.

Sotto il profilo aeronautico la battaglia di Málaga ebbe poco da dire, poiché i repubblicani preferirono trattenere il nucleo della propria aviazione a difesa di Madrid, lasciando nella zona soltanto 27 velivoli, metà dei quali di modello antiquato, mentre gli italiani, i nazionalisti e i tedeschi ne impiegarono nell'occasione più di ottanta.

L'esaltata vittoria di Málaga fu seguita il mese successivo – come già accennato nel precedente paragrafo – dalla fallita offensiva del CTV a Guadalajara, che avrebbe dovuto aggirare Madrid da settentrione e isolarla dalle retrovie repubblicane nella zona di Saragozza. Questa operazione fu però mal coordinata con l'assalto nazionalista da sud lungo il

fiume Jarama, che era stato lanciato poco prima e che aveva lo scopo di interrompere la rotabile Madrid-Valencia. Oltre a ciò fu attuato un deleterio frazionamento delle disponibili forze aeree italo-tedesche e nazionaliste, che si dispersero sui due fronti senza essere decisive né nell'uno né nell'altro settore.

Le peggiorate condizioni meteorologiche intorno a Guadalajara si aggiunsero ai suddetti errori strategici e la fatale conseguenza fu la nostra sconfitta materializzatasi il 22 marzo 1937, dimostratasi poi più decisiva sotto il profilo morale e psicologico che sotto quello strettamente militare. Essa infatti segnò negli ambienti internazionali l'inizio di un processo di ridimensionamento delle capacità belliche italiane (fino ad allora invece generalmente sopravvalutate all'estero), che sarebbe stato poi confermato nel corso del secondo conflitto mondiale e avrebbe caratterizzato i successivi e severi giudizi storici sulle doti militari del nostro Paese. Non valse nemmeno ad attenuare tali negative opinioni sulla combattività delle nostre truppe il fatto che tra i repubblicani vincitori figurassero numerosi volontari antifascisti proprio di nazionalità italiana.[40]

Sul piano strategico la sconfitta di Guadalajara completò l'insuccesso nazionalista a nord e a sud di Madrid, mentre dal punto di vista tattico essa mise in luce l'insolito scarso contributo dell'aviazione legionaria, che tuttavia poteva addurre a sua discolpa il già accennato frazionamento delle forze e le pessime condizioni meteorologiche, assai più svantaggiose sul versante nazionalista che non su quello repubblicano.

Per rigenerare le nostre squadriglie sul continente spagnolo Mussolini ordinò nello stesso marzo del 1937 l'invio in più scaglioni di altri 91 velivoli, tra cui gli accennati tre

[40] Abbiamo già indicato nel precedente paragrafo il rapporto di forze dispiegato a Guadalajara. Qui aggiungiamo che, oltre alla conseguente sostituzione del generale Mario Roatta con il parigrado Ettore Bastico al comando del CTV, questo contingente italiano dovette lamentare al termine della battaglia – nonostante i più ottimistici resoconti di ieri e di oggi – oltre 5.000 vittime tra morti, feriti e prigionieri, nonché la perdita di ingenti quantità di armi e automezzi. Cfr. A. Beevor, *La guerra civile spagnola*, cit., p. 258 e H. Thomas, *Storia della guerra civile spagnola*, cit., p. 411.

moderni trimotori *S.79*, stanziati conclusivamente a Siviglia e poi a Soria, via Maiorca. Da parte tedesca, invece, come parimenti già detto, furono salutati con entusiasmo alla fine del medesimo mese i primi 16 esemplari dei famosi e temibili caccia Messerschmitt *Bf.109 B* (moltiplicati in seguito) e degli evoluti bombardieri Heinkel *He.111* e Dornier *Do.17*. È interessante notare che dei 91 velivoli italiani di rinforzo facevano parte anche sei recenti bimotori *Br.20*, giunti in Spagna nel mese di giugno ed impiegati immediatamente nella campagna cantabrica, di cui parleremo tra poco, e poi nella battaglia di Brunete ad ovest di Madrid.[41]

Questo potenziamento sul continente delle risorse aeronautiche a disposizione dei nazionalisti riuscì a rinfrancare Francisco Franco dalle recenti delusioni sul fronte centrale, inducendolo inoltre ad impiegare l'accresciuto strumento aeronautico a sua disposizione non soltanto contro il difficile ostacolo di Madrid, ma anche e soprattutto a sostegno di una nuova campagna militare nelle regioni settentrionali, che apparivano meno difese. Gli obiettivi divennero quindi le zone minerarie delle Asturie e dei Paesi Baschi, dove in effetti i repubblicani lamentavano una grave penuria di artiglierie e di carri armati ed erano nettamente inferiori nei cieli, potendo schierare solo una sessantina di velivoli, per lo più anziani, di fronte ai 74 aerei tedeschi, 74 italiani e circa 20 nazionalisti.

Non suscita quindi sorpresa se nelle susseguenti operazioni nella regione cantabrica, protrattesi tra la fine di marzo e la fine di ottobre del 1937, si sia manifestato costantemente il predominio delle varie componenti aeree favorevoli ai franchisti, che bombardarono senza sosta le installazioni repubblicane e appoggiarono validamente l'a-

[41] Sulle qualità comparative delle prime serie dei caccia tedeschi *Bf.109* del tipo «B», «C» e «D», inviati progressivamente in Spagna, cfr. M. Fernández-Sommerau, *Messerschmitt Bf.109: recognition manual*, Ian Allan, Hersham, 2004, pp. 30-34. Dall'Italia invece giunsero direttamente di rinforzo sei bombardieri *S.79*, cinque *S.81* e i sei *Br.20*, mentre 60 caccia *CR.32*, 12 assaltatori *Ba.65* e due Caproni *Ca.100* furono trasferiti via mare a bordo di tre mercantili in tre successivi viaggi. Dodici dei 60 *CR.32* vennero poi consegnati all'aviazione nazionalista spagnola, che formò con essi un nuovo gruppo caccia. Infine, a partire dagli ultimi giorni di maggio, l'aviazione legionaria ebbe un nuovo comandante nella persona del generale Bernasconi.

vanzata delle truppe nazionaliste del generale Emilio Vidal Mola. In particolare si ricordano i pesanti bombardamenti strategici sulla città di Durango, condotti il 13 e il 31 marzo da velivoli tedeschi e italiani e che causarono la morte di circa 250 civili, senza peraltro distruggere le vie di comunicazione indicate come bersaglio.

La successiva indignazione internazionale non portò ad alcun risultato, dal momento che il 26 aprile dello stesso 1937 avvenne il tristemente famoso bombardamento tedesco su Guernica, città simbolo dei baschi, di cui abbiamo già esposto i particolari essenziali nel precedente paragrafo e che fornì cinicamente alla Luftwaffe le richieste risposte sugli effetti delle bombe incendiarie, che poi essa utilizzò nella guerra europea e soprattutto su Londra.[42]

Dopo questo funesto episodio il contingente nazionalista, tra cui figuravano anche reparti del CTV italiano, occupò la stessa Guernica il 29 aprile, Bilbao il 19 giugno, Santander il 26 agosto e Gijón il 21 ottobre, sempre appoggiato, anche a volo radente, dalle predominanti squadriglie italo-tedesche.

Nel frattempo si era verificata sul mare, in meno di un mese, la perdita di due navi corazzate appartenenti ai contrapposti schieramenti. Si trattava della già citata nazionalista *España*, incappata su una mina davanti a Santander il 29 aprile, e della repubblicana *Jaime I*, che, gravemente danneggiata il 21 maggio da cinque *S.79* italiani nel porto mediterraneo di Almería e rimorchiata a Cartagena, venne sventrata il 17 giugno da un'esplosione interna durante i lavori di raddobbo.

Mentre si svolgeva la suddetta avanzata nazionalista nel nord del Paese, i repubblicani lanciarono nel luglio del 1937 la nota e fallita controffensiva di alleggerimento nella zona centrale, presso la cittadina di Brunete a circa venti chilometri ad ovest dalla periferia di Madrid, che aveva tra i suoi obiettivi anche quello di distogliere le forze avversarie dal pe-

[42] Come è noto, la propaganda franchista e quella degli alleati italo-tedeschi ebbero l'ardire di sostenere che le distruzioni riportate da Guernica erano state causate dagli stessi repubblicani in fuga. Cfr., tra l'altro, F. Lannon, *The Spanish Civil War 1936-1939*, cit., p. 54.

ricolante fronte settentrionale governativo. Nella circostanza si distinse ancora una volta tra i repubblicani l'11ª Brigata internazionale di Enrique Líster, che però, dopo essere riuscita a riconquistare Brunete il 6 luglio, la riperse il 24 del mese, venendo definitivamente respinta sulle posizioni di partenza.

Anche questa battaglia di Brunete fu decisa soprattutto dai ripetuti interventi dell'aviazione italo-tedesca, impegnata duramente in una delle campagne aeree più intense dell'intera guerra civile. Non è questa la sede in cui dettagliare i vari duelli nei cieli, ma ci sembra comunque il caso di rammentare che da parte repubblicana confermò le sue doti di ottimo pilota il mercenario americano Frank Tinker, che sui cieli di Brunete venne accreditato di almeno altri tre abbattimenti: quelli di due caccia tedeschi e del *CR.32* del tenente Mollo, deceduto nell'occasione.

Le sempre presenti pressioni politiche e le meno giustificate necessità propagandistiche spinsero i repubblicani a lanciare ancora disperate controffensive nella regione centrale, alle spalle dell'assediata Madrid, nel tentativo di allontanare il nemico dall'Aragona e dall'alta valle dell'Ebro tra l'agosto e il settembre e poi dalla zona montuosa di Teruel tra il dicembre di quel 1937 e il febbraio del 1938. Tutti questi sforzi governativi però, come già sintetizzato nel precedente paragrafo, si risolsero in altrettanti fallimenti, a causa soprattutto della consueta superiorità qualitativa e ora anche numerica dei reparti aerei italo-tedeschi, spalleggiati dalla crescente aviazione nazionalista spagnola.[43]

A tale riguardo occorre ricordare che all'inizio di questa fase operativa, ed esattamente nell'agosto del 1937, era stata migliorata l'organizzazione delle forze aeree che combattevano dalla parte dei golpisti, suddividendole in due aliquote. Esse ora consistevano nell'«aviazione indipendente», ai diretti ordini del Quartier Generale del *caudillo* e che comprendeva la Divisione «Condor» tedesca, l'Aviazione legio-

[43] Il generale Franco stava ricevendo finalmente, dopo insistenti richieste, un numero crescente di velivoli italiani e tedeschi, che egli affidò ai suoi piloti più esperti, tra cui il capitano Joaquín García Morato, accreditato di quaranta abbattimenti. Cfr. AA.VV., *Rojo y azul*, a cura di R.R. Cardona, Almena, Madrid, 1999, p. 154 e M. Spick, *The complete fighter ace*, cit., pp. 90-91.

naria italiana e i reparti franchisti da caccia e bombardamento, e nell'«aviazione di cooperazione», formata dalle squadriglie spagnole da supporto tattico e da ricognizione e che dipendeva dai locali comandi degli insorti. Infine nell'ottobre del 1937 anche il CTV italiano subì una variazione nel comando, passando agli ordini del generale Mario Berti.

I reparti aerei italo-tedeschi e spagnoli nazionalisti, così ristrutturati, furono intensamente impegnati sopra le vette innevate di Teruel in piena stagione invernale, partecipando dall'alto alla battaglia casa per casa che si svolgeva in quella cittadina, inizialmente occupata dai repubblicani il 6 gennaio 1938 e poi riconquistata dai nazionalisti il 21 febbraio. In particolare i bombardieri italiani del 24°, 29° e 35° Gruppo lanciarono tra il 26 e il 29 dicembre 1937 83 tonnellate di esplosivi sulle posizioni dei governativi, sfidando il fuoco degli efficaci cannoni contraerei da 76 mm di costruzione sovietica, mentre si susseguivano duelli aerei tra i caccia contrapposti. Quindi, durante la susseguente e furiosa controffensiva nazionalista, entrò in azione anche la rinforzata aviazione delle Baleari, forte allora di 64 velivoli, tra cui 45 italiani. Essa batté a sud le retrovie nemiche presso Villareal e Castellón de la Plana, dove erano ubicati importanti depositi di rifornimento repubblicani, ed eseguì poi pesanti incursioni su Alicante, Valencia e sulla stessa Barcellona, di cui riparleremo tra poco.[44]

Con la riconquista di Teruel cessò in campo nazionalista il timore di dover abbandonare la manovra di accerchiamento alle spalle di Madrid e di vedere tagliate le proprie comunicazioni con il fronte a nord e a sud dell'ex capitale governativa. Invece ora si presentava a Franco l'eccellente opportunità di proseguire l'avanzata lungo il corso dell'Ebro verso il mare, che avrebbe portato all'isolamento della nuova capitale Barcellona e dell'intera Catalogna. Questa decisiva offensiva nazionalista sulla valle dell'Ebro, appog-

[44] Nella battaglia di Teruel esordirono anche tre bombardieri in picchiata *Ju.87* «Stuka» tedeschi, del tipo cioè che acquisì poi una fama sproporzionata nella seconda guerra mondiale. Sulla sopravvalutazione storica di tale aereo, prediletto dal mediocre generale Ernst Udet, cfr., tra l'altro, J. Killen, *The Luftwaffe: a history*, cit., pp. 99, 123-124, 137 e 156.

giata a terra dal CTV italiano e in cielo dall'ormai consueto strapotere aereo, ebbe in effetti inizio il 9 marzo 1938 e vide l'intrecciarsi dei combattimenti con importanti vicende politiche interne e internazionali, di cui abbiamo già dato notizia nel precedente paragrafo.

L'evento aeronautico di maggiore significato del periodo fu senz'altro l'indiscriminato bombardamento ordinato dallo stesso Mussolini su quello che nei documenti operativi era esplicitamente indicato come il «centro demografico» di Barcellona. Esso venne condotto in dodici ondate dalla potenziata aviazione legionaria italiana delle Baleari tra il 16 e il 18 marzo 1938 e registrò l'impiego di 44 tonnellate di esplosivi, che causarono circa 1.300 morti e 2.000 feriti tra la popolazione civile, cioè un numero di vittime molto superiore a quello accertato nella famosa incursione su Guernica.[45]

Questo pesante bombardamento su Barcellona, che non era comunque il primo del genere eseguito dagli aerei italiani, causò le prevedibili proteste internazionali e conseguentemente indispettì il generale Franco, che innanzitutto accusò l'aviazione legionaria di non averlo preventivamente interpellato e poi ordinò perentoriamente che nessun'altra incursione del genere fosse intrapresa su importanti centri abitati senza il suo consenso. La Società delle Nazioni istituì inoltre una commissione d'inchiesta sulle responsabilità dei bombardamenti indiscriminati e nel settembre del 1938 condannò questi atti, senza però poterne allora provare la premeditazione.

Il 6 aprile 1938 le truppe di Franco raggiunsero le foci dell'Ebro sul Mediterraneo, compiendo un primo passo verso l'isolamento dell'industriosa Catalogna dalle ristrette zone centro-meridionali del Paese ancora sotto il controllo dei repubblicani. Quindi il 13 giugno la costante superiorità nei cieli dei nazionalisti permise loro di occupare più a sud l'ormai isolata zona di Castellón de la Plana sulle sponde mediterranee, per poi sventare, tra l'agosto e il novembre, una controffensiva repubblicana a Gandesa, lungo il corso inferiore dell'Ebro nella retrostante provincia di Tarragona.

[45] H. Thomas, *Storia della guerra civile spagnola*, cit., pp. 548-549.

Queste vittorie nazionaliste erano state possibili anche grazie all'arrivo, nell'estate di quel 1938, di altri 26 bombardieri italiani e di 25 bombardieri tedeschi, nonché di 12 caccia *CR.32* per l'aviazione legionaria e di altri 35 velivoli dello stesso tipo per le forze aeree franchiste, il che aveva consentito di schierare sul fronte dell'Ebro oltre 400 apparecchi, contro 250 avversari.[46]

Dopo aver contenuto la controffensiva governativa a Gandesa, i nazionalisti lanciarono le proprie truppe al di là del basso corso dell'Ebro, approfittando sia della già accennata e pesante riduzione degli aiuti sovietici a favore dei repubblicani, decisa da Stalin a partire dall'agosto per i ricordati motivi di ordine interno ed esterno, sia del conseguente e incondizionato ritiro delle «brigate internazionali» dal territorio spagnolo, annunciato dal governo Negrín il 21 settembre. La più pesante defezione in campo governativo fu nella circostanza quella dei piloti russi, richiamati in patria da Mosca e che lasciarono la guida delle squadriglie aeree repubblicane in mano ai locali aviatori spagnoli, meno abili sebbene audaci e parimenti addestrati in Unione Sovietica.

Il disimpegno di Stalin fu imitato, almeno in parte, da Hitler e Mussolini che, preoccupati dalla contemporanea crisi dei Sudeti e premuti da un precedente monito espresso il 5 luglio dal Comitato internazionale per il «non intervento», cominciarono a ridurre le proprie forze aeree e terrestri sulla penisola iberica. In particolare, gli italiani sciolsero a fine settembre un gruppo da bombardamento e un gruppo caccia, mentre il 2 ottobre seguente fu ordinato il ritiro di 10.000 legionari del CTV, che quindi rimase in Spagna con soli 28.000 combattenti, ora agli ordini del generale Gastone Gambara.[47]

L'alleggerimento del sostegno internazionale sfavorì in

[46] F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit., pp. 304 e 318. Come abbiamo già accennato, la Regia Aeronautica italiana spedì complessivamente in Spagna circa 700 velivoli e 6.000 uomini dei reparti di volo e di terra.

[47] Durante la crisi dei Sudeti fu rilevante e premonitore l'atteggiamento del generale Franco, che nell'occasione dichiarò subito la sua neutralità in vista di un eventuale conflitto europeo, saggia posizione cui egli fu poi costantemente fedele, e che resistette alle pressioni di Berlino e Roma, ai richiami della riconoscenza e a quelli della comune fede politica.

conclusione più i governativi dei nazionalisti; questi ultimi quindi nel dicembre si sentirono pronti a lanciare la decisiva offensiva in Catalogna, portata poi a termine il 26 gennaio 1939 con la conquista della stessa Barcellona e il 10 febbraio con il raggiungimento della frontiera francese. Ancora una volta fu fondamentale la superiorità delle varie componenti aeree nazionaliste che, malgrado le riduzioni di cui sopra, potevano ancora schierare un numero doppio di velivoli rispetto ai repubblicani, cioè 390 apparecchi (di cui 163 italiani) contro meno di 200.[48]

Nonostante la caduta di Barcellona avesse sottratto un costante bersaglio all'aviazione italiana delle Baleari, essa continuò ad esercitare un'intensa attività sui restanti obiettivi repubblicani lungo le coste mediterranee spagnole. Così, nello stesso mese di febbraio, furono compiuti particolari sforzi per neutralizzare il porto di Cartagena, bloccando sul posto i resti della flotta governativa e infliggendo nell'occasione danni cospicui a tre cacciatorpediniere ormeggiati. E proprio per sfuggire ad altre incursioni aeree ed evitare inoltre di essere coinvolte nei disordini filo-nazionalisti scoppiati in quella città, le principali unità repubblicane, costituite da tre incrociatori e otto siluranti, salparono il 5 marzo. Esse elusero un'intensa caccia messa in atto da una potente flotta italiana e alla fine si rifugiarono nel porto tunisino di Biserta, dove vennero internate secondo le leggi internazionali.[49]

In quegli stessi giorni, ed esattamente il 27 febbraio 1939, la Gran Bretagna e la Francia, accettando il fatto compiuto, riconobbero il governo di Francisco Franco, mentre a Madrid scoppiavano i disordini orchestrati dal colonnello repubblicano Casado, di cui ci siamo interessati nel precedente paragrafo e che si conclusero con la conquista nazionali-

[48] Nelle ultime battute della guerra furono inviati sperimentalmente nei cieli spagnoli anche i più recenti modelli del già lodato caccia tedesco Messerschmitt *Bf.109*, cioè quelli del tipo «E» (*Emil*), entrati in produzione di serie nel dicembre del 1938 e che poi nel 1940 avrebbero combattuto, tra l'altro, la storica battaglia d'Inghilterra. Cfr. M. Fernández-Sommerau, *Messerschmitt Bf.109: recognition manual*, cit., pp. 35-44. In campo italiano comparvero invece a fine febbraio i nuovi monoplani da caccia Fiat *G.50*, che in numero di 15 furono inseriti in una squadriglia sperimentale, senza però avere alcuna occasione di combattere.

[49] Esamineremo più dettagliatamente questo episodio nel prossimo paragrafo.

sta della città il 28 marzo 1939. La proclamazione della vittoria franchista del 1° aprile pose infine ufficialmente termine a quella disastrosa guerra civile che, come detto, causò 1.375.000 morti tra militari e civili, con questi ultimi per lo più vittime di esecuzioni sommarie o di processi-farsa.

Da parte sua l'aviazione legionaria italiana pagò un grave contributo alla vittoria nazionalista, perdendo complessivamente 147 aerei, così distribuiti: 117 caccia (su 388 inviati in Spagna), 21 bombardieri (10 *S.81*, 9 *S.79* e 2 *Br.20*), 2 assaltatori *Ba.65* e 7 ricognitori-assaltatori *Ro.37*. I nostri piloti caduti sul campo furono circa duecento, mentre durante la guerra furono trasferiti all'aviazione franchista 147 velivoli italiani e 80 tedeschi.[50]

6. Il coinvolgimento clandestino della Marina italiana

L'iniziale attività della Regia Marina allo scoppio dei primi disordini nel Marocco e sul continente spagnolo fu rivolta al soccorso dei residenti civili, sia italiani che di altre nazionalità, grazie all'attuazione nell'ultima settimana di luglio del 1936 di una serie di missioni, oggidì definibili «umanitarie», a Tangeri, Barcellona, Málaga e Valencia.[51]

Dopo l'invio dei primi reparti aerei italiani a sostegno dei seguaci di Francisco Franco, di cui abbiamo estesamente discusso, Roma fu però costretta a prevedere anche l'istituzione di un sicuro apparato di supporto logistico a loro favore, che coinvolse fatalmente nostre unità mercantili e le opportune scorte militari, in spola con i porti marocchini e con quelli via via controllati sul continente dalle forze golpiste.

[50] F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit., pp. 359 e 372. Casualmente il numero dei velivoli italiani ceduti all'aviazione franchista risultò uguale a quello dei nostri aerei perduti nel conflitto.

[51] All'atto del golpe militare, come abbiamo già anticipato, la Marina da guerra spagnola rimase in gran parte favorevole al legittimo governo repubblicano, passando anche attraverso sanguinosi ammutinamenti degli equipaggi contro ufficiali aderenti all'insurrezione. Fecero eccezione le unità repentinamente catturate dai nazionalisti nella grande base atlantica di El Ferrol e nei porti marocchini e delle isole Canarie. Caddero così nelle mani dei rivoltosi la vecchia corazzata *España*, gli incrociatori *Baleares*, *Canarias* e *Almirante Cervera*, il cacciatorpediniere *Velasco*, sei posamine e varie unità minori.

Il primo mercantile impiegato al suddetto scopo fu il piroscafo *Emilio Morandi*, che il 3 agosto approdò a Melilla in Marocco scaricando munizioni e rifornimenti vari a beneficio dei primi nove bombardieri *S.81* appena giunti localmente dall'Italia. Nello stesso mese il piroscafo *Ebro*, ribattezzato *Aniene*, trasportò direttamente a Vigo nove caccia smontati *CR.32*, mentre gli esploratori (poi riclassificati cacciatorpediniere nel 1938) *Antonio Da Noli* e *Luca Tarigo* ricevettero l'incarico di scortare il nostro traffico mercantile nell'area dello stretto di Gibilterra e di soccorrere gli eventuali piloti caduti in mare.

Sempre tra il luglio e l'agosto, il cacciatorpediniere *Maestrale* e l'esploratore *Lanzerotto Malocello* furono inviati in successione a Maiorca, ufficialmente per proteggere i nostri connazionali colà residenti, ma soprattutto per scoraggiare con la loro presenza gli attacchi repubblicani all'isola. Poi il 27 agosto approdò a Palma il solito piroscafo *Emilio Morandi*, che scaricò tre caccia *CR.32* e tre idrocaccia *M.41* smontati, mentre il 18 settembre ancora l'esploratore *Lanzerotto Malocello* si rese protagonista di una ricognizione nelle acque della vicina isola di Ibiza che, trovata indifesa, venne occupata dai nazionalisti.[52]

Per coordinare questa crescente attività marittima, il 3 ottobre giunse a Cadice il C.V. Giovanni Ferretti (nome di copertura cav. Rampoldi), che svolse anche l'incarico di consigliere navale presso la porzione della Marina spagnola aderente al movimento falangista, avendo in sottordine il C.C. Corrado Tagliamonte (nome fittizio Donato Tornabuoni) e il C.C. Carlo Cuturi (alias Corrado Celleri).

La data dell'8 novembre 1936 deve essere ricordata perché segnò l'inizio della prima illegale campagna sottomarina italiana contro le componenti navali sia del legittimo Stato spagnolo, sia delle Nazioni che intendevano sostenerlo, senza che esistesse con questi soggetti internazionali alcuno stato di guerra. Oltretutto, come abbiamo già avuto modo di sottolineare, questa premeditata aggressio-

[52] Ricordiamo che nelle Baleari era giunto il 26 agosto il console della MVSN Arconovaldo Bonacorsi (alias Rossi), amico personale di Galeazzo Ciano.

ne condotta direttamente contro uno Stato sovrano come la Spagna da parte di una Forza Armata nazionale come la Marina italiana (senza cioè che nell'occasione fosse possibile adottare la machiavellica copertura del «volontariato») prese avvio ancor prima del riconoscimento ufficiale del governo ribelle di Burgos da parte di Mussolini e Hitler (18 novembre) e ancor prima dell'accordo di Salamanca con il generale Franco (28 novembre) che portò nel dicembre alla formazione del famoso «Corpo Truppe Volontarie» (CTV).

Quell'8 novembre 1936 infatti vide la partenza dalla base sarda della Maddalena del primo dei 36 sommergibili italiani impiegati in questa fase iniziale della premeditata guerra piratesca. Si trattava del *Naiade* del C.C. Alfredo Criscuolo, avente a bordo, al pari degli altri battelli che lo seguirono, anche un ufficiale della Marina franchista incaricato di perfezionare il riconoscimento delle unità avvistate e, in caso di emergenza, di fungere da comandante fittizio dell'unità, che in superficie avrebbe inalberato la bandiera nazionalista. Oltre ad imbarcare questo ospite spagnolo, tutti i sommergibili italiani impiegati in quelle missioni segrete avevano cancellato il loro reale nominativo, gli eventuali emblemi esterni e qualsiasi altro segno distintivo, tentando così di celare i rispettivi attacchi, che in effetti la stampa e i comunicati ufficiali finirono per attribuire semplicisticamente a fantomatici ed evasivi «sommergibili sconosciuti».[53]

Nonostante simili precauzioni, però, si configurava nell'occasione il classico ed appropriato «segreto di Pulcinella», poiché perfino i più timidi governi d'Europa sapevano bene che all'inizio della guerra civile la Marina nazionalista era priva di sommergibili e che quindi quegli attacchi subacquei non potevano che essere provocati da battelli italiani, cioè appartenenti all'unica potenza mediterranea che appoggiava calorosamente il generale Franco. Per questi motivi possiamo ritenere che la decisione mussoliniana di

[53] F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 135-136.

impiegare in quel frangente i propri sommergibili rappresentò il più grave rischio corso all'epoca dal nostro Paese, cioè quello di rimanere coinvolto in un conflitto generalizzato e di dovere inoltre assumersi le principali responsabilità della sua deflagrazione.[54]

Gli ordini operativi impartiti da Roma a questi nostri sommergibili prescrivevano di attaccare senza preavviso le navi da guerra e mercantili battenti la bandiera della Spagna «rossa», nonché le navi mercantili di Nazioni extramediterranee che trafficavano a favore della Spagna repubblicana all'interno delle sue acque territoriali, o che navigavano di notte con le luci oscurate.[55]

Dopo l'inconcludente crociera dell'accennato *Naiade*, interrotta da noie meccaniche e seguita dalle altrettanto infruttuose missioni del *Topazio* e dell'*Antonio Sciesa*, salpati rispettivamente il 9 e il 15 novembre, il primo successo arrise al *Torricelli* (C.C. Giuseppe Zarpelloni), che al mattino del 22 colpì con un siluro l'incrociatore leggero governativo *Miguel de Cervantes*, ancorato all'esterno del porto di Cartagena, mettendolo fuori uso per il resto della guerra civile.

A dicembre i sommergibili italiani portarono a termine altre undici missioni segrete, indirizzando vanamente anche 12 siluri contro bersagli navali repubblicani. Sfortunatamente una di queste armi subacquee, lanciata il giorno 26 dallo *Jalea* contro una motonave spagnola, finì in costa, venne recuperata inesplosa dai governativi e identificata come italiana, creando ulteriore imbarazzo a Roma.

Nello stesso mese di dicembre, ed esattamente nei giorni 10 e 30, si tennero rispettivamente a Ceuta e a Cadice due importanti riunioni tra esponenti delle Marine italiana, tedesca e nazionalista, che affrontarono vari aspetti della guerra sul mare e suggerirono soluzioni alle più urgenti problematiche in materia, tra cui la lotta al traffico, la for-

[54] All'epoca nessuno sapeva che anche la Germania, previo accordo con l'Italia, ma senza fornire alcuna informazione all'alleato Franco, inviò nel novembre del 1936 due suoi sommergibili nel Mediterraneo (l'*U-33* e l'*U-34*), l'ultimo dei quali il 12 dicembre riuscì ad affondare il sommergibile repubblicano *C.3* al largo di Málaga. *Ibid.*, pp. 140-141.

[55] *Ibid.*, p. 135 e Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), fondo OMS, cartella 2840.

nitura di navi italiane alla Marina franchista e la riorganizzazione delle radiocomunicazioni in cifra.[56]

La Marina italiana dovette affrontare in quel periodo anche il trasporto in Spagna (principalmente a Cadice) del famoso «Corpo Truppe Volontarie», costituito il 7 dicembre e che con eccessivo ottimismo si pensava di far giungere a destinazione in tutta segretezza. Furono impiegati inizialmente 43 mercantili noleggiati, che entro il febbraio del 1937 completarono il trasferimento di 48.230 uomini compiendo 66 viaggi.

Frattanto proseguiva l'iniziale campagna sottomarina italiana, che nei primi due mesi del 1937 vide l'esecuzione di 21 missioni, ma che portò soltanto a due risultati positivi nelle notti del 31 gennaio e del 9 febbraio. Nella prima occasione il sommergibile *Ciro Menotti* (C.C. Vittorio Moccagatta) affondò davanti a Málaga il mercantile repubblicano *Delfín*, mentre nel secondo caso il *Ferraris* (C.C. Primo Longobardo) danneggiò gravemente con due siluri al largo di Tarragona il piroscafo *Navarra*, che si adagiò su bassi fondali.

In quello stesso periodo, ed esattamente tra il 12 gennaio e il 12 febbraio, cinque sommergibili italiani furono impiegati anche per cannoneggiare nottetempo obiettivi governativi lungo le coste di Valencia, Barcellona, Herradura, Cala Honda, Morot e Grao di Valencia, in appoggio all'avanzata del CTV su Málaga e in collaborazione con gli incrociatori nazionalisti *Almirante Cervera*, *Baleares* e *Canarias*.

Furono queste le ultime operazioni della prima e discussa campagna subacquea italiana. Infatti il 14 febbraio 1937, in seguito alle trattative per l'istituzione di un Comitato internazionale di controllo per il rispetto del cosiddetto «non intervento», Roma ordinò il provvisorio ritiro dei propri sommergibili. È da sottolineare comunque in questa prima fase operativa il modesto rendimento dei 36 battelli impie-

[56] I risultati di queste riunioni cominciarono a materializzarsi solo nei primi mesi del 1937 con il trasferimento alla Marina nazionalista di tre piccole pirocisterne italiane nel febbraio e di quattro motosiluranti (*Mas 100, 223, 435* e *436*) nel marzo. Contemporaneamente furono create, con l'importante e crescente contributo germanico, nuove strutture radiotelegrafiche a Cadice e a Palma di Maiorca, cui seguì, come è noto, la fornitura delle prime sette macchine cifranti ENIGMA tedesche alla Marina italiana.

gati dalla Regia Marina, che sui 28 siluri lanciati ne misero a segno soltanto 4 contro tre bersagli.[57]

Prima però che fosse interrotta questa prima campagna sottomarina si erano materializzate altre azioni aggressive da parte della nostra Marina, condotte addirittura con le assai meno occultabili navi di superficie. Per prima cosa, infatti, nella notte tra il 5 e il 6 febbraio 1937 i Mas *435* e *436* erano stati rimorchiati dal cacciatorpediniere *Giovanni da Verazzano* davanti a Málaga (in procinto di cadere nelle mani del CTV) con l'incarico di interdire un eventuale sgombero via mare della città da parte delle truppe repubblicane in rotta. La missione comunque fallì per errori di navigazione, rischiando di trasformarsi perfino in tragedia quando il Mas *435* lanciò un siluro, fortunatamente andato a vuoto, contro lo stesso cacciatorpediniere *da Verazzano*, erroneamente identificato come un'unità repubblicana.

Quindi nelle notti del 13 e del 14 febbraio erano entrate in lizza contro obiettivi costieri spagnoli due navi di superficie italiane molto più pesanti e potenti. Si trattava degli incrociatori *Eugenio di Savoia* (C.V. Massimiliano Vietina) ed *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta* (C.V. Alberto Da Zara), che bersagliarono rispettivamente la zona industriale di Barcellona e il porto di Valencia, causando anche vittime civili.[58]

Nel mese seguente i due suddetti Mas *435* e *436* furono ceduti alla Marina nazionalista, seguendo la sorte di altre due unità similari e di tre pirocisterne, come abbiamo già accennato nella nota 56. Quindi, dopo la sospensione della prima campagna sottomarina italiana, ottennero maggior ascolto a Roma le ripetute richieste del generale Franco concernenti la diretta fornitura di un paio di nostri battelli subacquei. Pertanto nella notte del 19 aprile 1937 furono segretamente consegnati alla Marina nazionalista, presso l'iso-

[57] F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 203-207 e 210. I quattro siluri andati a segno danneggiarono, come visto, l'incrociatore leggero *Miguel de Cervantes* e affondarono i due mercantili *Delfin* e *Navarra*.

[58] Durante il bombardamento di Valencia furono anche colpiti l'ospedale provinciale ed una mensa per bambini, fortunatamente vuota, mentre il *Duca d'Aosta* venne raggiunto da una granata delle batterie costiere, che però causò soli lievissimi danni.

la di Cabrera, i due sommergibili *Archimede* e *Torricelli*, inizialmente ribattezzati *C.3* e *C.5* per far credere al mondo di avere a che fare con battelli governativi precedentemente affondati e poi recuperati dagli uomini di Franco. A fine mese però questi sommergibili assunsero i loro nomi definitivi, cioè rispettivamente quelli di *General Mola* e di *General Sanjurio*, ed entrarono in attività con a bordo undici tra ufficiali e marinai italiani, aventi funzioni addestrative. I due battelli si distinsero ben presto, affondando entro il 26 luglio quattro mercantili «rossi» e danneggiandone un quinto.

L'accennato Comitato internazionale di controllo del «non intervento» venne accettato definitivamente l'8 marzo 1937 dai governi di Italia, Germania, Francia, Gran Bretagna, Unione Sovietica e di altri 22 Paesi. Esso iniziò i lavori il successivo 20 aprile (solo sei giorni prima del bombardamento di Guernica), affidando compiti di vigilanza atlantici e mediterranei contro il contrabbando di guerra a circoscritti gruppi navali britannici, francesi, tedeschi e italiani, con questi ultimi al comando dell'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo e con base a Palma di Maiorca.[59]

L'evidente ipocrisia internazionale che sovrintendeva alla nascita e all'operatività di siffatto Comitato – cui partecipavano tra l'altro tre Nazioni come l'Italia, la Germania e l'Unione Sovietica che con il «non intervento» avevano ben poco da condividere – era chiaramente dimostrata dalle prescelte «regole d'ingaggio». Innanzitutto era previsto che i mercantili diretti in Spagna e in Marocco dovessero preliminarmente fare scalo in specificati porti delle quattro potenze controllanti, dove avrebbero imbarcato un «osservatore internazionale», avente l'incarico di certificare la legittimità del carico trasportato. Questi piroscafi però non potevano essere fermati in mare da navi da guerra delle suddette quattro Marine se non all'interno di una fascia compresa tra le tre e le dieci miglia dalle coste spagnole, per essere poi sottoposti non alla classica «visita» del carico, ma unicamente alla veri-

[59] P. Rapalino, *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, Mursia, Milano, 2007, pp. 216-220. Questo piano di ipotetica tutela della neutralità previde anche l'invio di osservatori lungo i confini terrestri della Spagna.

fica delle carte e all'accertamento della presenza a bordo dell'«osservatore». Come se non bastasse, erano esclusi da questi controlli sia i mercantili spagnoli di entrambe le fazioni in lotta, sia i piroscafi degli Stati non aderenti al Comitato, comprese quindi le navi da carico che ritenevano opportuno battere bandiere di comodo. È comprensibile che con siffatte limitazioni veniva praticamente vanificata la pur lodevole iniziativa di prevenzione del contrabbando di guerra.[60]

A rendere ancor meno incisiva questa iniziativa si succedettero chiare intimidazioni soprattutto da parte delle Forze Armate del legittimo governo spagnolo che, a torto o a ragione, non si vedeva tutelato a sufficienza dalle pavide democrazie occidentali, allora più interessate ad evitare un confronto con la Germania e con l'Italia e quindi disposte sovente a privilegiare le pretese dei golpisti.

I delusi repubblicani credettero quindi opportuno agire di conseguenza ed il 24 maggio 1937 alcuni loro bombardieri *SB.2* di costruzione sovietica presero di mira a Palma di Maiorca il nostro cacciatorpediniere *Mirabello* e la cisterna *Nevona*, danneggiandoli però solo leggermente, mentre il giorno seguente colpirono più seriamente nello stesso porto l'incrociatore ausiliario *Barletta*, anch'esso italiano, causando tra il suo equipaggio sei morti e alcuni feriti. Quindi il 29 dello stesso mese i soliti *SB.2* centrarono nella rada di Ibiza la corazzata tascabile tedesca *Deutschland*, che lamentò 31 morti e 81 feriti. Come rappresaglia, la gemella *Admiral Scheer* cannoneggiò il porto di Almería il 31 maggio, uccidendo 20 civili e ferendone un centinaio. Infine per due volte, il 15 e il 18 giugno, l'incrociatore tedesco *Leipzig* denunciò di essere stato attaccato da sommergibili al largo di Orano, errando però clamorosamente nella valutazione dei fatti.[61]

[60] *Ibid.*, p. 222. Avrebbe dovuto essere configurato almeno come contrabbando di guerra non soltanto il segreto trasporto di mezzi militari e combustibili a beneficio dei belligeranti, ma anche l'invio a loro favore di reparti regolari stranieri, quali quelli del CTV italiano, della Divisione «Condor» tedesca e dell'Armata Rossa sovietica.

[61] *Ibid.*, pp. 225-226. La falsa segnalazione di siluri in avvicinamento al *Leipzig* fu dovuta al cattivo rendimento degli ecogoniometri dell'incrociatore tedesco, fatto che rappresentò non il primo né l'ultimo caso di sopravvalutazione dei disponibili strumenti di rilevamento navale sia subacqueo che di superficie.

Al cospetto di siffatte provocazioni, i governi di Berlino e Roma, dopo aver sospeso per protesta e poi ripreso l'attività di vigilanza navale, ritirarono definitivamente il 23 giugno le proprie unità dal consorzio navale di controllo del «non intervento», pur mantenendo i rispettivi delegati presso il Comitato internazionale. Da parte sua, questa dura reazione italiana fu sollecitata anche dal presunto attacco aereo repubblicano del 15 giugno ai danni del mercantile *Madda*, che invece fu bersagliato e danneggiato per errore da nostri velivoli, come rilevarono all'epoca gli inglesi decrittando il contrito rapporto inviato dal comando dell'Aviazione legionaria e come preciseremo meglio nel prossimo capitolo.[62]

Il malumore di Mussolini, più o meno giustificato, si sposò di lì a poco con le pressioni del generale Franco miranti ad una ripresa delle segrete azioni offensive dei nostri sommergibili. Il 6 agosto 1937 ebbe pertanto inizio la seconda e sempre illegale campagna sottomarina italiana, che questa volta si estese dalle acque spagnole ai lontani Dardanelli, passando per il canale di Sicilia, contemporaneamente vigilato anche da navi di superficie della Regia Marina: il tutto allo scopo di bloccare il traffico dei rifornimenti sovietici a favore dei governativi.

Nel primo mese di tale rinnovata attività si configurò il successo del sommergibile *Jalea* (C.C. Silvio Garino), che il 12 agosto danneggiò nelle acque di Cartagena il cacciatorpediniere repubblicano *Churrucha*, poi salvatosi a rimorchio ma mai più impiegato. Ancora più attivo fu il sommergibile *Ferraris* (C.C. Sergio Lusena), in crociera nei pressi dei Dardanelli e che in quella zona attaccò rispetti-

[62] Cfr. TNA, fondo HW 21, cartella 2: *G.C.& C.S. Air Section: activity by Italian Air Force in Spain and Ethiopia, 15 December 1936-14 July 1937*, rapporto crittografico AS/0194 del 7 luglio 1937. È assai curioso e stimolante il fatto che gli inglesi siano stati gli unici a conoscere subito la verità sul *Madda*, grazie alla decrittazione dei nostri contemporanei radiomessaggi, mentre la storiografia italiana, anche ufficiale, non si è ancora accorta dopo oltre settant'anni dell'inganno perpetrato dalle autorità fasciste del periodo, che preferirono divulgare la più spendibile notizia di un attacco aereo repubblicano al *Madda*, anziché ammettere la realtà del «fuoco amico». Infatti la vecchia e addomesticata versione dei fatti è tuttora in vita ed è riscontrabile in F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., p. 264 e in P. Rapalino, *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, cit., p. 226.

vamente il 15 e il 18 dello stesso mese i mercantili spagnoli *Ciudad de Cádiz* e *Armuru*, con il primo bersaglio che andò a fondo e con il secondo che si incagliò sulle coste turche.[63]

L'episodio che comunque ha fatto discutere più a lungo avvenne nelle acque di Valencia alle ore 20.52 del 30 agosto, allorquando il nostro sommergibile *Iride*, comandato dall'allora T.V. Junio Valerio Borghese, poi assurto a maggiore e discussa fama, lanciò in superficie un siluro contro una nave da guerra che sembrava spagnola, ma che in realtà era il cacciatorpediniere britannico *Havock*. Fortunatamente la cattiva mira dell'equipaggio italiano evitò quello che avrebbe potuto essere il prematuro inizio della Seconda guerra mondiale, con gli inglesi che contrattaccarono con pari scarsa accuratezza il battello «sconosciuto», frettolosamente immersosi.

A seguito di questo incidente le autorità navali britanniche e in particolare l'ammiraglio James Sommerville mostrarono interesse a divulgare la notizia di aver risparmiato volutamente il sommergibile attaccante, da loro localizzato grazie «a nuovi sistemi radiogoniometrici». I documenti attualmente consultabili a Londra non danno oggidì l'opportunità di affermare che queste vanterie nascondessero in effetti l'attività crittografica della GC & CS, ma non è escluso che in futuro possa essere svelato anche questo mistero. Tutto ciò a prescindere dalle non verificabili affermazioni del ministro degli Esteri tedesco Konstantin von Neurath, che avrebbe avvertito Ciano circa la contemporanea capacità britannica di decrittare le radiocomunicazioni in cifra dei sommergibili italiani.[64]

[63] La Marina turca segnalò nell'occasione la presenza nelle sue acque territoriali di un sommergibile senza bandiera e organizzò perfino una vana caccia al battello.

[64] Cfr. A. Beevor, *La guerra civile spagnola*, cit., p. 338 e F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 315-316. Come detto, invece, nessuna decisiva informazione su una possibile identificazione dell'*Iride* da parte degli inglesi traspare dai disponibili documenti dell'intelligence britannico, per i quali cfr. TNA, fondo HW 22, *G.C.& C.S. naval, air and military sections, reports on Spanish civili war*, cartella 2: *Intelligence reports 3 May 1937-6 March 1938*. Ciò non annullava comunque i contemporanei e fondati sospetti di Londra riguardanti la complessiva illegale condotta della Marina italiana, sulla cui portata cfr. TNA, fondo ADM 116, cartella 3917: *Spanish civil war: activities of Italian and unknown submarines and warships in the Mediterranean 1936-1939*.

Comunque sia, l'attacco dell'*Iride* ad una nave da guerra della più potente Marina del mondo, seppure condotto per errore, scatenò nuovamente la polemica internazionale contro i cosiddetti «sommergibili sconosciuti». A Parigi, ad esempio, si giunse provocatoriamente ad invocare sui giornali che il famoso Boulevard des Italiens fosse ribattezzato *Boulevard des Inconnus*.

Mussolini mise termine alla seconda campagna clandestina dei sommergibili italiani con un ordine del 3 settembre 1937, in vista dell'apertura della Conferenza internazionale di Nyon che aveva in agenda proprio la «pirateria sottomarina». E non è stato forse un caso che tale decisione del Duce sia stata adottata immediatamente dopo gli ultimi due colpi messi a segno dai nostri battelli subacquei. Infatti il 1° settembre il *Diaspro* (C.C. Giuseppe Mellina) aveva attaccato temerariamente in superficie la cisterna *Woodford*, battente bandiera britannica e diretta ad Alicante, lanciandole contro quattro siluri, due dei quali avevano centrato il bersaglio affondandolo. Quindi proprio il 3 settembre il *Luigi Settembrini* (T.V. Beppino Manca) aveva colato a picco in Egeo il mercantile sovietico *Blagoiev*.[65]

Nel frattempo, come abbiamo già accennato, la Regia Marina aveva eseguito anche il blocco del canale di Sicilia con navi di superficie ed era stato nel corso di questa attività che i cacciatorpediniere *Saetta* (C.C. Giulio Cerrina Feroni) e *Ostro* (C.C. Franz Giuseppe Cerasuoli) avevano silurato e affondato nelle notti dell'11 e del 13 agosto 1937 rispettivamente la petroliera *Campeador* e il piroscafo *Conde de Abásolo*, ambedue repubblicani. La notte del 14 invece il cacciatorpediniere *Freccia* (C.V. Ernesto Pacchiarotti) aveva attaccato con il cannone e il siluro la nave cisterna inglese *George Mc Knight*, battente bandiera «ombra» panamense, che poi andò alla deriva e affondò due giorni dopo.

[65] Per quanto riguarda il punto di vista della Marina britannica sulla Conferenza di Nyon, inaugurata il 10 settembre 1937, cfr. TNA, fondo ADM 116: *Admiralty and Secretariat papers*, cartelle da 3522 a 3534. Qui basti ricordare che, malgrado il volenteroso spostamento di detta Conferenza da Ginevra a Nyon, voluto da Londra per ammorbidire la politica mussoliniana contraria alla Società delle Nazioni, l'Italia non partecipò alla Conferenza, al pari della Germania e dell'Albania.

Infine nella notte del 30 agosto i cacciatorpediniere *Turbine* (C.C. Virginio Rusca) e *Ostro* (C.C. Teodorico Capone) avevano silurato e colato a picco il piroscafo russo *Timyriazev*, mentre il giorno seguente l'incrociatore ausiliario *Barletta*, camuffato da mercantile armato spagnolo *Río*, aveva catturato nello stretto di Messina la petroliera spagnola *Nausicaa* che navigava sotto il falso nome della britannica *Burlington*. Dal 10 settembre però anche le navi di superficie italiane rientrarono in porto, in ottemperanza agli stessi ordini di Roma riguardanti i sommergibili.

Dopo che l'accennata Conferenza internazionale di Nyon, orfana di Roma e di Berlino, aveva deciso di imporre la navigazione di superficie a tutti i sommergibili al di fuori di ben delineate zone di esercitazione, i delegati europei pensarono bene di coinvolgere anche la riottosa Italia nella protezione dei traffici neutrali e in un'intensificata repressione del contrabbando di guerra. Pertanto una nuova Conferenza internazionale fu tenuta a Parigi tra il 27 e il 30 settembre 1937 ed in essa venne fin troppo generosamente riconosciuta alla nostra Marina la partecipazione al controllo navale in tutte le tre zone mediterranee previste: ad ovest, al centro e ad est del bacino.

La forza navale italiana adibita al pattugliamento fu guidata dall'ammiraglio Romeo Bernotti, sostituito nel febbraio del 1938 dal parigrado Wladimiro Pini. Tuttavia la sua attività di controllo, ufficialmente assunta di fronte al consesso internazionale, continuava a mal conciliarsi con il palese coinvolgimento italiano nel conflitto in corso e, in particolare, con il ripetuto impiego delle nostre navi ospedale per l'illecito trasporto di truppe e di materiali in Spagna.[66]

Come se ciò non bastasse e sempre in spregio degli appena firmati accordi internazionali di Parigi, Mussolini mantenne in vita la sua decisione del 15 settembre di riprendere per la terza volta l'illegale guerra sottomarina, che però prevedeva nell'occasione un ancor più machiavellico

[66] F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 369-379. Vedremo in seguito che anche quest'ultimo sleale comportamento italiano venne ripetutamente a conoscenza degli inglesi grazie alle loro decrittazioni radio.

impiego dei nostri battelli. Questi infatti venivano ora inquadrati temporaneamente nella Marina nazionalista, pur imbarcando equipaggi italiani in uniformi spagnole e fittiziamente arruolati anch'essi come «volontari legionari». Furono prescelti all'occorrenza i quattro sommergibili della Regia Marina *Galilei*, *Ferraris*, *Iride* e *Onice*, definiti parimenti «legionari», che nel corso di tredici missioni, eseguite tra l'8 ottobre 1937 e il 5 febbraio 1938, lanciarono senza alcun esito dieci siluri, di cui due non partirono, fallendo quindi completamente la loro pur protratta missione.[67]

Questo rinnovato impegno bellico italiano sul mare fu affiancato dall'aumentata disponibilità della Regia Marina a potenziare direttamente la flotta del generale Franco. Pertanto l'11 ottobre 1937 vennero ufficialmente consegnati ai nazionalisti i due anziani cacciatorpediniere *Aquila* e *Falco*, ribattezzati rispettivamente *Velasco Ceuta* e *Velasco Melilla*. Quindi il successivo 24 ottobre gli spagnoli nazionalisti presero possesso di altri due cacciatorpediniere venduti dall'Italia: il *Guglielmo Pepe* (ribattezzato *Huesca*) e l'*Alessandro Poerio* (ribattezzato *Teruel*).[68]

Il definitivo ritiro dell'Italia dalla Società delle Nazioni nel dicembre del 1937 fu ironicamente il preludio di una certa distensione internazionale, con l'impegno diplomatico europeo che conseguì, qualche mese dopo, il massimo risultato possibile, pur essendo costantemente ostacolato dall'azione contraria di Roma e di Berlino. Infatti il 5 luglio 1938 il pur svilito Comitato per il controllo del «non intervento» riuscì a far approvare una mozione per il rimpatrio dei volontari stranieri dai fronti spagnoli. Quindi nel settembre dello stesso anno si tenne la famosa Conferenza di Monaco che, pur risolvendo a favore di Hitler la spinosa

[67] Questi sommergibili, con base a Maiorca, furono identificati rispettivamente con le sigle *L.1*, *L.2*, *L.3* e *L.4* (dove *L* indicava «legionario») ed ebbero anche i seguenti e provvisori nomi spagnoli di comodo: *General Mola II*, *General Sanjurjo II*, *Gonzales López* e *Aguilar Tablada*.

[68] Prima della loro consegna i quattro cacciatorpediniere furono sottoposti a lavori di camuffamento che crearono false tughe e fumaioli posticci, allo scopo di farli assomigliare a precedenti navi nazionaliste, e su di essi rimasero imbarcati per circa due mesi alcuni ufficiali e sottufficiali dei corpi tecnici della Marina italiana.

questione dei Sudeti, sembrò ravvivare la speranza di una pace duratura.

In verità l'accordo internazionale del 5 luglio riguardante il disimpegno delle truppe straniere dal territorio spagnolo non fu onorato immediatamente da Mussolini, che solo il 2 ottobre ordinò il rimpatrio dei primi 10.000 volontari italiani, mentre proseguiva comunque il rifornimento via mare delle nostre residue truppe rimaste sul posto.[69]

Frattanto il 1° agosto 1938 si era verificato un serio incidente a bordo dell'esploratore *Quarto*, su cui aveva innalzato l'insegna l'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo. In quel momento l'unità si trovava a Pollenza e si accingeva a rientrare a Palma di Maiorca, sua sede abituale, quando l'accidentale scoppio di un collettore di una caldaia causò la morte immediata di sette uomini e il ferimento di altri 28.

Da quel momento in poi si svolsero sul mare solo missioni di carattere logistico, tanto che l'unica operazione di natura bellica condotta ancora dalla Regia Marina fu anche l'ultima di quella guerra. Essa consistette nel fallito tentativo in massa di intercettare i tre incrociatori repubblicani *Libertad*, *Méndez Núñez* e *Miguel de Cervantes* che, accompagnati da otto cacciatorpediniere, erano fuggiti da Cartagena insorta il 5 marzo 1939 e che alla fine riuscirono a rifugiarsi nella base francese di Biserta, dove subirono l'internamento regolamentare. Per la cronaca, le unità italiane impiegate in quell'infruttuosa caccia furono le corazzate *Conte di Cavour* e *Giulio Cesare*, gli incrociatori pesanti *Fiume*, *Gorizia*, *Pola* e *Zara*, l'incrociatore leggero *Giovanni delle Bande Nere*, tredici cacciatorpediniere, diciassette torpediniere e un avviso scorta.

La guerra civile spagnola terminò, come è noto, con la conquista nazionalista di Madrid del 28 marzo 1939 e a

[69] Rimpatriarono per primi i militari italiani che avevano compiuto in Spagna un servizio continuativo di almeno diciotto mesi e per il loro viaggio di ritorno furono impiegati quattro grossi piroscafi. In precedenza, ed esattamente dal 21 settembre, il legittimo governo spagnolo, su istigazione di Mosca, aveva annunciato il ritiro incondizionato dei residui 7.102 stranieri incorporati nelle «brigate internazionali».

quella data il consuntivo della Regia Marina annotava l'impiego di 91 navi di superficie e di 58 sommergibili, con il rispettivo svolgimento di 679 e di 91 missioni. Le unità di superficie avevano sparato 195 granate e lanciato 13 siluri, affondando quattro piroscafi, mentre i 58 sommergibili avevano eseguito sei cannoneggiamenti costieri, sparato 245 granate e lanciato 71 siluri (più dieci da parte dei cosiddetti sommergibili «legionari»), affondando in tutto sei mercantili e danneggiando due unità militari.[70]

[70] P. Rapalino, *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, cit., p. 299.

LA PENETRAZIONE BRITANNICA DEI CODICI DELLA REGIA AERONAUTICA

1. Considerazioni preliminari

Riteniamo opportuno rammentare che i soggetti attivi del presente e del seguente capitolo saranno i crittografi britannici della più volte citata Government Code and Cipher School (GC & CS), struttura dell'Intelligence Service di Sua Maestà preposta alla violazione dei codici di selezionate potenze straniere, ubicata a Londra fino al settembre del 1939 e poi trasferita a Bletchley Park.

Altre due premesse necessarie riguardano i diversi tempi di inizio e la differente natura delle decrittazioni britanniche dei radiomessaggi dell'Aeronautica e della Marina italiana. Infatti, sulla scorta dell'inedita documentazione ultimamente resa consultabile presso i National Archives di Londra (e che può soltanto lievitare in futuro), ribadiamo che i codici manuali della Regia Aeronautica risultano essere stati i primi a fornire agli inglesi utili informazioni durante la guerra civile spagnola, considerando che risalgono addirittura all'aprile del 1936 (cioè prima dello scoppio dell'insurrezione franchista) le relative decrittazioni, registrate nei rapporti crittografici giornalieri.[1]

[1] Le decrittazioni ai danni della Regia Marina durante la guerra civile spagnola, su cui ci soffermeremo nel prossimo capitolo, iniziarono invece nell'aprile del 1938 ed erano frutto della prima storica penetrazione britannica delle famose macchine cifranti ENIGMA, che per la prima volta in assoluto furono impiegate in attività bellica proprio da questa nostra Forza Armata.

È parimenti accertato che l'interpretazione britannica dei codici dell'Aeronautica italiana tra il 1936 e il 1939 era ancora frutto di un tradizionale lavoro statistico, manuale e non meccanizzato, che richiedeva solitamente più di un giorno di tempo per ottenere i risultati voluti. Tuttavia il ritardato esito delle contemporanee decrittazioni non ne diminuiva affatto l'importanza, tenendo conto che all'epoca non esisteva uno stato di guerra tra Roma e Londra e che quindi quest'ultima non doveva urgentemente destinare le ricavate informazioni a impellenti esigenze operative, come invece sarebbe accaduto tra il 1940 e il 1943 quando l'interpretazione dei messaggi cifrati italiani venne accelerata da apposite macchine decrittanti e da un ben più massiccio impiego di operatori specializzati. Durante la guerra civile spagnola era invece già fondamentale per i pochi crittografi inglesi rendere note le contemporanee capacità di approntamento dei nostri strumenti militari, il loro grado di coinvolgimento nella disputa iberica, il reale e non propagandato rendimento delle Forze Armate italiane, il ritmo di afflusso degli indispensabili rifornimenti, gli obiettivi e i risultati delle operazioni e le eventuali deficienze tecniche e logistiche riscontrate nel nostro apparato bellico: tutti traguardi informativi effettivamente raggiunti dalla GC & CS e che non venivano inficiati da uno o più giorni di intervallo.

Più in particolare, le informazioni sulla Regia Aeronautica cui miravano gli inglesi furono di carattere logistico, organico e operativo, concernenti cioè la disponibilità di velivoli e piloti nelle varie basi italiane in Spagna, le locali scorte di munizioni, carburante e pezzi di ricambio, l'alternarsi dei comandanti e dei reparti di prima e seconda linea, le richieste di rinforzi più o meno esaudite e infine gli importanti rapporti di missione. Tutto ciò veniva ricavato dalla GC & CS interpretando di norma i codificati resoconti che i nostri Comandi aerei di settore inviavano periodicamente ai Comandi centrali via radio, mentre i messaggi via filo, scambiati tra reparti territorialmente contigui, erano di più difficile se non impossibile intercettazione.

Le notizie così ricavate permettevano a Londra di dedurre anche i tempi occorrenti alle strutture aeronautiche italiane per integrare velivoli e materiali mancanti, le eventuali loro difficoltà nel rispettare i termini delle pianificate operazioni e, più in generale, le capacità gestionali delle risorse a livello sia locale che centrale. Tutto ciò permise agli organi dell'Intelligence britannico di delineare le reali potenzialità della fin troppo temuta Regia Aeronautica nei fondamentali anni tra il 1936 e il 1939, contribuendo ad indirizzare i più consapevoli uomini politici del Regno Unito sui binari di un giudizio maggiormente aderente alla situazione, in contrasto con le opinioni espresse in altri ambienti londinesi e caratterizzate da una globale sopravvalutazione della macchina bellica mussoliniana.

Considerata la cadenza cronologica dei fatti, affronteremo in primo luogo proprio la violazione delle radiocomunicazioni segrete della Regia Aeronautica che, come detto, impiegò quasi esclusivamente i classici codici manuali, ma che prese in considerazione anche autonomi metodi di cifratura meccanizzati, fino ad essere anch'essa coinvolta nell'utilizzazione delle famose macchine ENIGMA a partire dalla metà del 1938.[2]

Avvertiamo infine i lettori che, tenuta presente la grande mole di documentazione crittografica inglese sulla guerra civile spagnola venuta finora alla luce, ci soffermeremo sulle informazioni ritenute più significative, anche in base alla loro concomitanza con importanti fasi operative. Eviteremo così di appesantire oltre misura il contenuto del testo, di per se stesso complesso e articolato.

[2] È noto che nel 1940 l'Aeronautica italiana sperimentò una macchina cifrante autarchica, inventata dall'ingegnere Visintini. Cfr. Archivio Centrale dello Stato di Roma (ACS), fondo MA 1940, busta 37F. Invece sulle macchine ENIGMA della stessa Regia Aeronautica ci soffermeremo nei prossimi paragrafi 7 e 8.

2. I primi esempi di fragilità delle comunicazioni italiane in codice

La capacità della Government Code and Cipher School di interpretare i messaggi in codice della Regia Aeronautica, attualmente documentabile, è addirittura antecedente all'inizio della guerra civile spagnola, risalendo cioè alla prima metà del 1936, allorquando vennero decrittati alcuni radiocifrati riguardanti sia la nostra organizzazione aerea in territorio libico, sia le ultime fasi dell'impegno aereo italiano nei cieli di Etiopia. Questi iniziali successi crittografici indussero entro breve tempo la GC & CS a destinare gran parte delle sue ancora limitate risorse al monitoraggio dei sospetti movimenti italiani nel Mediterraneo occidentale e quindi ad accertare le intenzioni strategiche e tattiche, la struttura organica, le risorse logistiche e l'operatività dei reparti aerei inviati da Mussolini a sostegno degli insorti nazionalisti in terra spagnola.

Oggi risulta che uno dei primi obiettivi dei decrittatori britannici sia stato l'identificazione e la catalogazione dei vari simboli utilizzati nei radiocifrati della Regia Aeronautica per tentare di mascherare il contemporaneo sostegno da essa fornito ai nazionalisti spagnoli. Pertanto, tra la fine d'agosto e la prima settimana di settembre del 1936, gli uomini della GC & CS riuscirono a comprendere, tra l'altro, il significato delle seguenti sigle:

A = bombe da 10 kg
B = bombe da 50 kg
C = bombe da 100 kg
D = munizioni di armi leggere
G = carburante
H = olio lubrificante
HD = benzolo

Questi iniziali successi crittografici permisero agli inglesi non solo di identificare la quantità e la qualità dei primi aiuti italiani al generale Franco e la consistenza delle risorse impiegate direttamente dalla Regia Aeronautica, ma

anche di dettagliare il complessivo ammontare e il tipo di materiali conservati nei vari aeroporti controllati dai nazionalisti entro il secondo mese dell'insurrezione.[3]

In tal modo, ad esempio, il 22 settembre i decrittatori britannici rilevarono che nell'aeroporto di Siviglia le scorte italiane consistevano in 6.437 spezzoni da 2 kg, 581 bombe da 50 kg e 1.290 bombe da 100 kg, mentre il parimenti affluente materiale tedesco era allora rappresentato da 164 bombe da 10 kg, 564 da 50 kg, 176 da 250 kg, 12 da 500 kg e 19 spezzoni incendiari.[4]

Venti giorni dopo, cioè il 12 ottobre 1936, un altro messaggio italiano interpretato dagli inglesi fornì a questi ultimi la possibilità di calcolare il ritmo di crescita delle munizioni di caduta della Regia Aeronautica presenti nello stesso aeroporto e che ammontavano allora a 13.329 spezzoni da 2 kg, 292 bombe da 50 kg (le uniche in diminuzione), 1.835 bombe da 100 kg e 34 nuove bombe da 250 kg.[5]

Il seguente 21 ottobre la Government Code and Cipher School britannica insistette sullo stesso tema, segnalando che il 15 del mese a Siviglia erano immagazzinati 13.299 spezzoni italiani da 2 kg, 313 bombe da 50 kg, 1.847 da 100 kg e 34 da 250 kg, cui dovevano aggiungersi 5.951 nuove bombe incendiarie da 2 kg, 302 ordigni da 20 kg, 71.700 cartucce ordinarie da 12,7 mm, 15.400 cartucce traccianti e 13.400 perforanti. Nello stesso rapporto poi Londra riferiva, grazie alle solite penetrazioni delle radiocomunicazioni italiane, che il 15 ottobre una corte marziale istituita a Burgos aveva condannato a morte, per tradimento e per aver insultato la bandiera nazionalista, José Pisornell Porsel, Juan Vidal Suredaya e Andrés Umaratas. Infine gli in-

[3] TNA, fondo HW 21, cartella 1: *G.C.& C.S. Air Section: events and operations by both sides in the Spanish civil war and details of Italian Air Force readiness states in North Africa and the Aegean, 3 April-14 December 1936*. Si tratta della prima cartella che oggidì contiene i citati rapporti crittografici giornalieri della GC & CS, siglati AS e numerati progressivamente, in cui sono trascritte le contemporanee decrittazioni, come quelle qui considerate del 28, 29, 30 e 31 agosto e del 1°, 2, 3, 5, 7 e 8 settembre 1936.

[4] HW 21/1, rapporto crittografico AS/0027 del 24 settembre 1936, comprendente tra l'altro questa decrittazione delle ore 23.00 del 22 settembre.

[5] HW 21/1, AS/0037 del 15 ottobre 1936, comprendente tra l'altro questa decrittazione delle ore 23.40 del 12 ottobre.

glesi annotarono nello stesso 21 ottobre che Roma aveva avvertito il Comando italiano a Maiorca di controllare da vicino un certo marinaio Yate Amezaga, alias Antonio Manuel Guillem, che il 10 del mese era stato espulso dall'Italia e che sarebbe giunto a Palma con il prossimo postale da Genova.[6]

La scarsa sicurezza garantita dalle trasmissioni in codice della Regia Aeronautica si palesò in misura crescente nei mesi successivi, parallelamente all'intensificazione dell'impegno militare italiano in terra spagnola e al conseguente aumento delle missioni operative della nostra aviazione. Tra l'altro nessun dubbio sulle capacità crittografiche inglesi sfiorò, né allora né poi, le menti dei responsabili italiani, come venne subito confermato dal Comando di Saragozza, che alle 18.40 del 22 ottobre, ritenendo «indiscreto» inviare i bollettini giornalieri via telefono, incoraggiò la loro trasmissione via radio con il perdurante «impiego dei codici». Questa decisione, parimenti intercettata dagli inglesi, fu avallata due giorni dopo dal nostro Comando centrale in terra spagnola, che alle 20.45 del 24 ottobre invitò tutti i reparti aerei dipendenti a continuare ad usare le radiotrasmissioni in codice per l'inoltro dei bollettini giornalieri, fino a quando non fossero state predisposte le cosiddette «chiavi telefoniche» spagnole.[7]

Per ironia della sorte anche tali «chiavi cifranti telefoniche», che nelle intenzioni della Regia Aeronautica e degli alleati franchisti avrebbero dovuto affiancare i codici radiotelegrafici almeno nelle comunicazioni a breve raggio, furono penetrate dagli uomini della GC & CS, come dimostrò di lì a poco l'interpretazione di siffatte trasmissioni dei Comandi di Granada e di Siviglia concernenti le locali scorte di munizioni di vario tipo.[8]

[6] HW 21/1, AS/0038 del 21 ottobre 1936.

[7] HW 21/1, AS/0044 del 30 ottobre e AS/0048 del 31 ottobre 1936, contenenti queste ed altre decrittazioni.

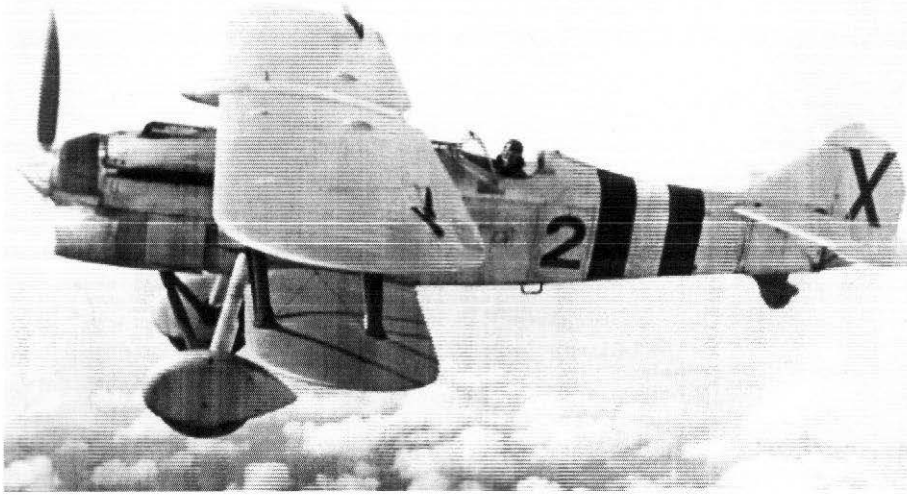
[8] HW 21/1, AS/0047 del 31 ottobre e AS/0072 del 27 novembre 1936. Nell'occasione gli inglesi seppero in particolare che nell'aeroporto di Siviglia erano rimaste alla fine di ottobre le seguenti munizioni italiane: 2.997 spezzoni dirompenti, 2.538 spezzoni incendiari, 299 bombe da 20 kg, 74 bombe da 50 kg, 624 bombe da 100 kg e 22 bombe da 250 kg.

Manifesto di propaganda della Repubblica spagnola contro l'intervento italiano.

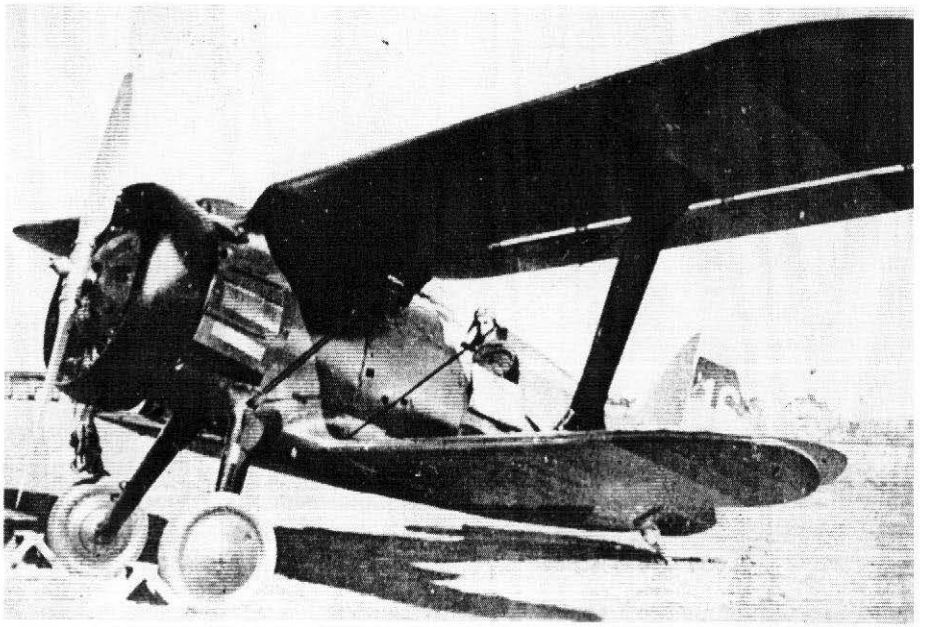
L'ottimo carro medio BT-5 *di costruzione sovietica e in servizio nell'Esercito governativo.*

Il colonnello e poi generale Wolfram von Richthofen, Capo di Stato Maggiore della cosiddetta Divisione «Condor» tedesca in terra spagnola.

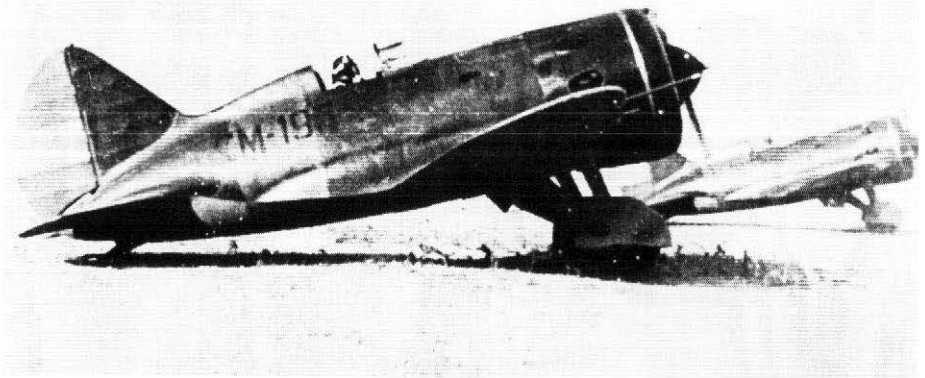
Il celebre caccia tedesco Messerschmitt Bf.109 *della serie B, cioè dell'iniziale tipo impiegato in Spagna, che esibiva ancora l'elica bipala.*



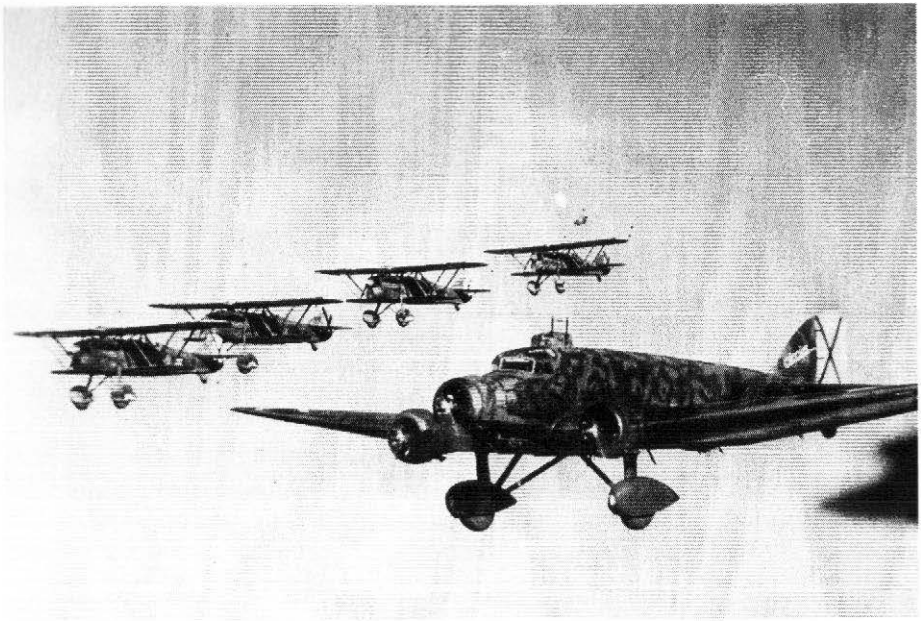
Il classico aereo da caccia italiano Fiat CR.32, *largamente venduto anche all'Aeronautica franchista.*



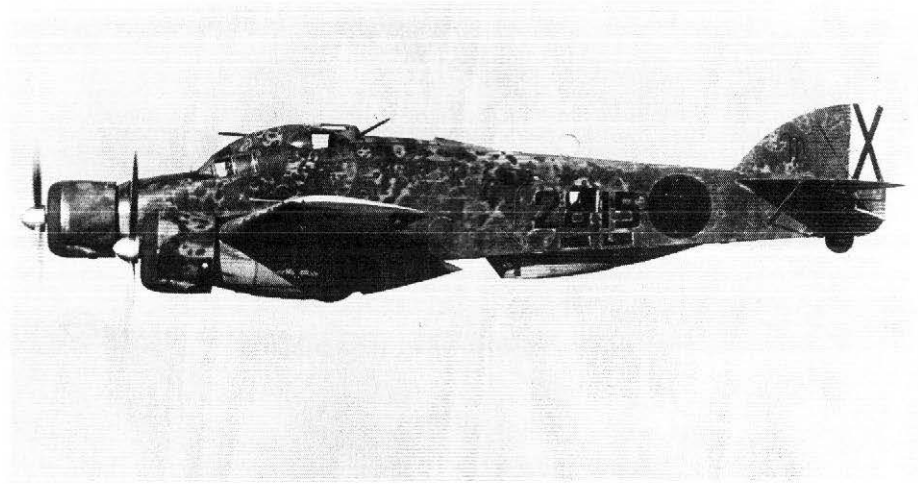
Uno degli intercettori repubblicani destinati a contendere ai nazionalisti e agli italo-tedeschi il dominio dei cieli fu il Polikarpov I-15, *di costruzione sovietica.*



Il primo monoplano da caccia che impose la sua presenza nei cieli spagnoli fu l'eccellente Polikarpov I-16 *fornito dai sovietici all'Aeronautica repubblicana.*



Una formazione aerea italiana che mostra sia i caccia di scorta CR.32, *sia uno dei bombardieri* S.81.

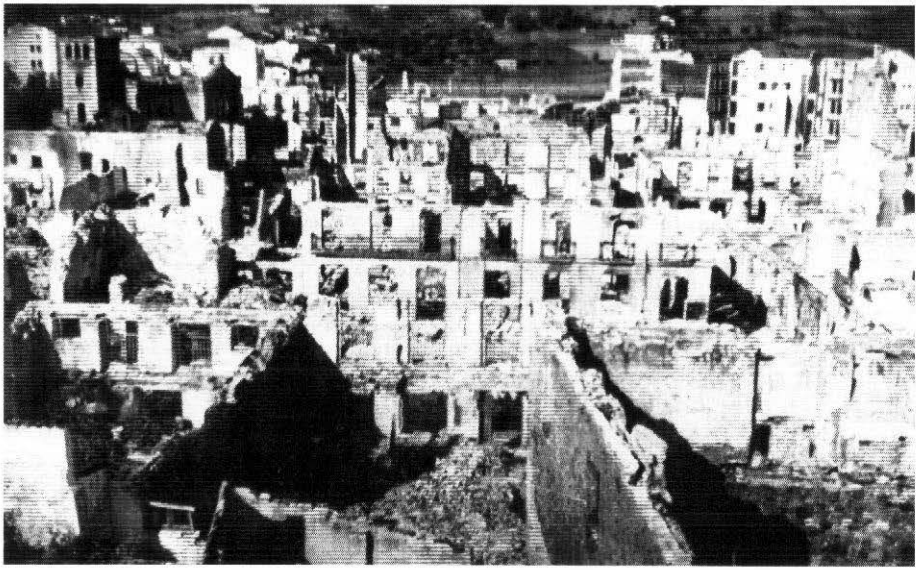


L'ottimo bombardiere e poi anche aerosilurante italiano S.79, *che fu uno degli aerei protagonisti nei cieli spagnoli.*

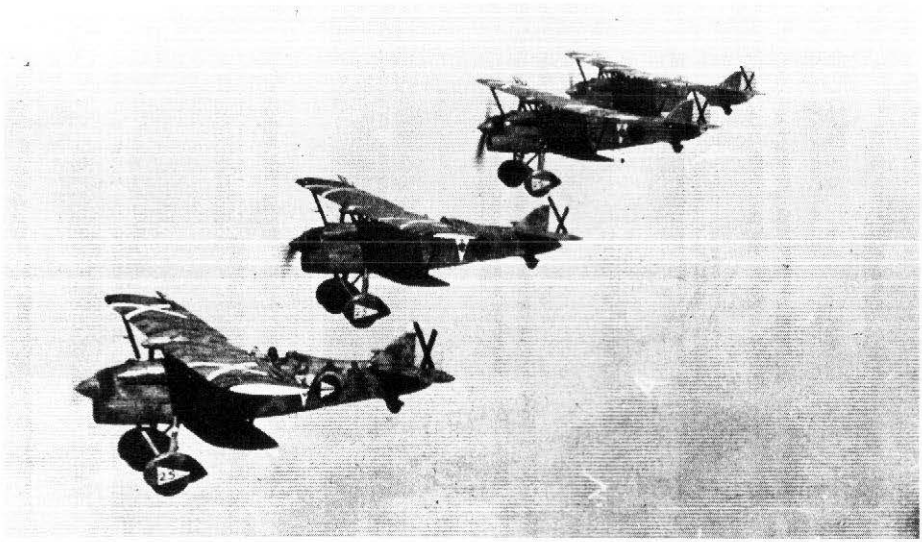
Un bombardiere governativo mentre bersaglia posizioni nazionaliste nei dintorni di Madrid.

Soldati italiani catturati dalle forze armate repubblicane mentre vengono avviati ai campi di prigionia.

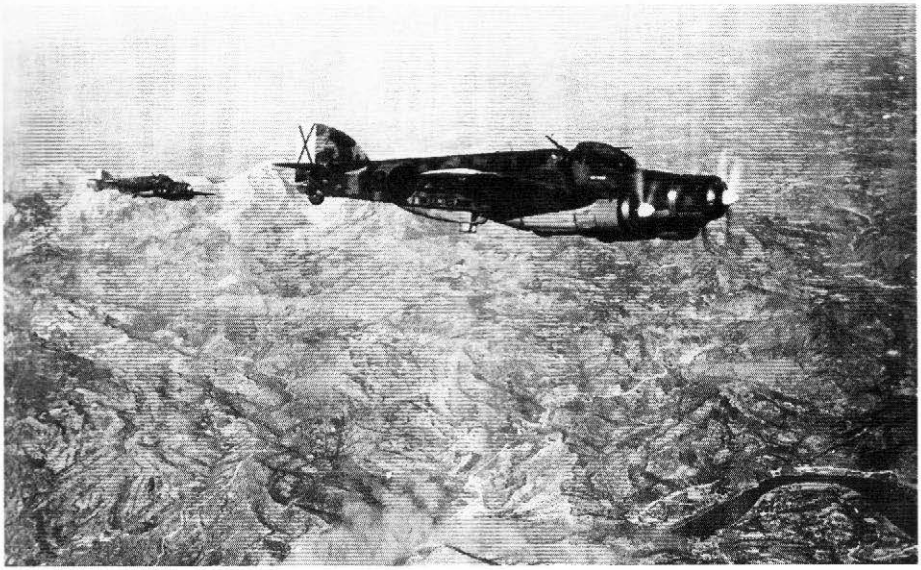
Manuel Azaña, presidente del legittimo governo spagnolo.



Una famosa immagine aerea della cittadina basca di Guernica dopo il noto bombardamento del 26 aprile 1937.

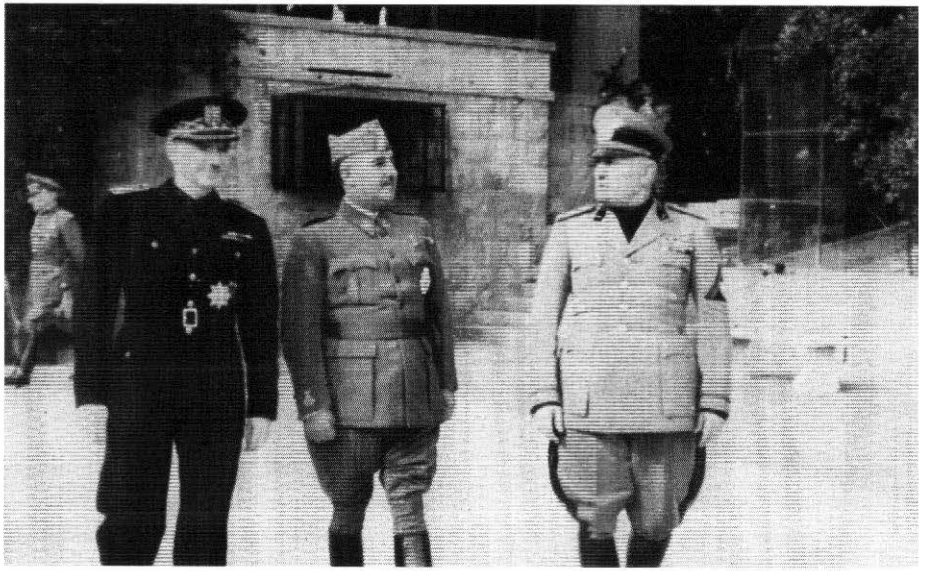


Aerei da caccia CR.32 *dell'aviazione legionaria in volo sul settore di Brunete.*



Due bombardieri italiani S.79 *in volo sulla valle dell'Ebro, teatro di sanguinosi combattimenti.*

Cittadini armati sulle barricate nelle vie di Barcellona, a difesa del capoluogo catalano poco prima dell'assalto nazionalista.



Mussolini e Franco nell'infruttuoso incontro di Bordighera nel febbraio del 1941, accompagnati da Ramón Serrano Súñer, allora ministro degli Esteri, oltre che cognato del caudillo.

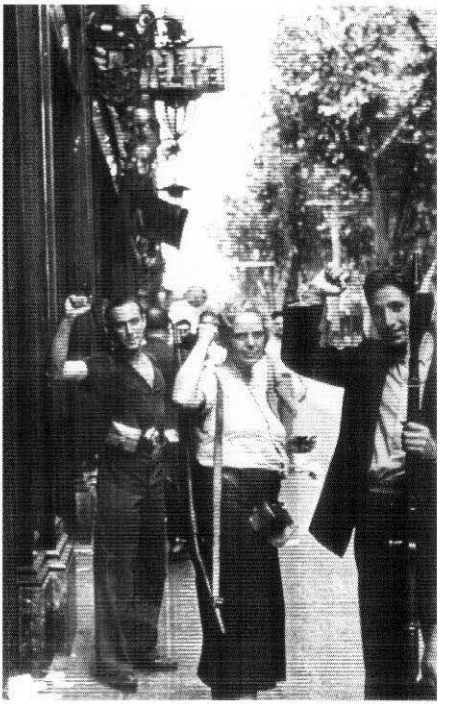
Hitler incontra Francisco Franco a Hendaye nell'ottobre del 1940 nella vana speranza di convincere il dittatore spagnolo a intervenire nella guerra contro la Gran Bretagna.

Macchina cifrante ENIGMA.

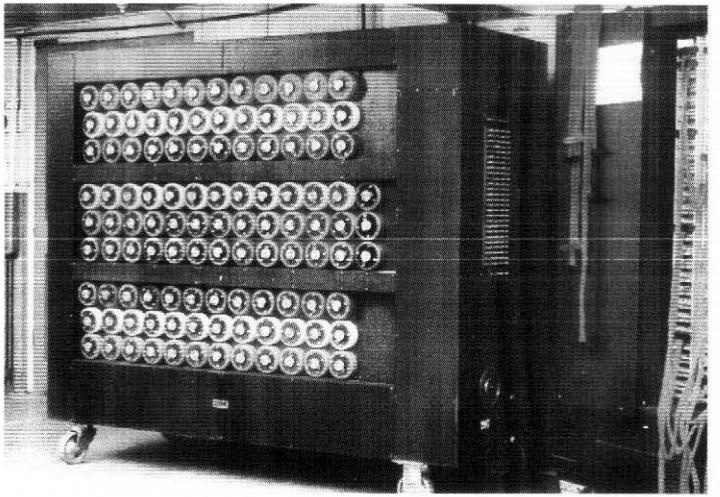
Werner Mölders, asso della Legione Condor tedesca.

Truppe marocchine furono largamente impiegate dall'esercito franchista.

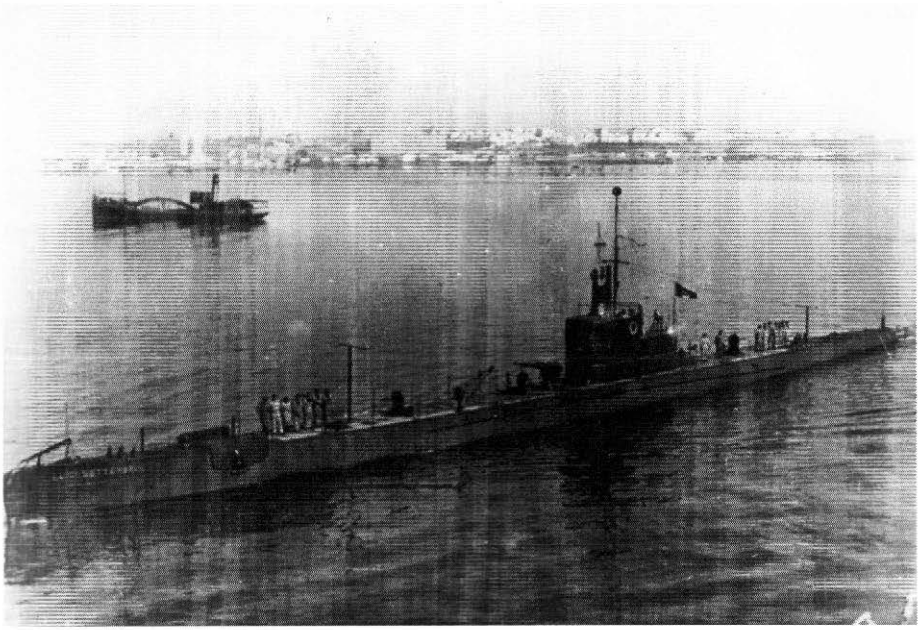
Il caudillo *Francisco Franco Bahamonde.*



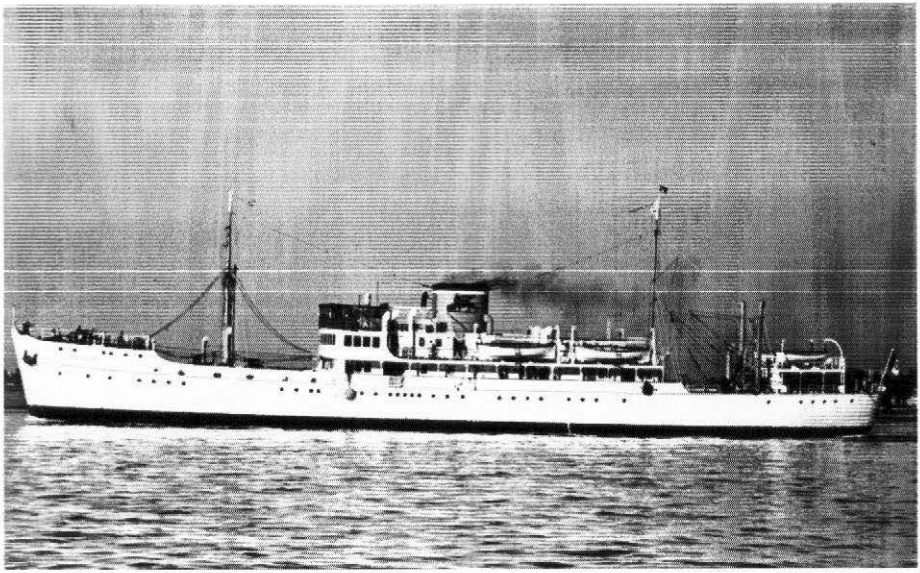
Miliziani repubblicani a Madrid.



La macchina decrittante «bombe», sviluppata da Alan Turing presso la GC & CS nel 1940-1941.

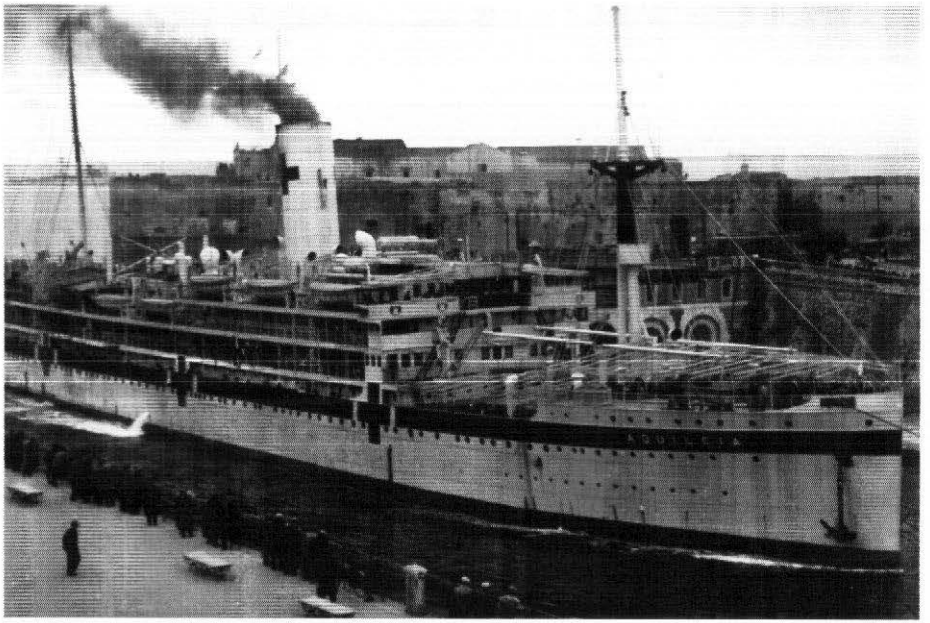


Il sommergibile Luigi Settembrini *in partenza per una delle missioni segrete e illegali contro il traffico navale a sostegno del governo spagnolo.*

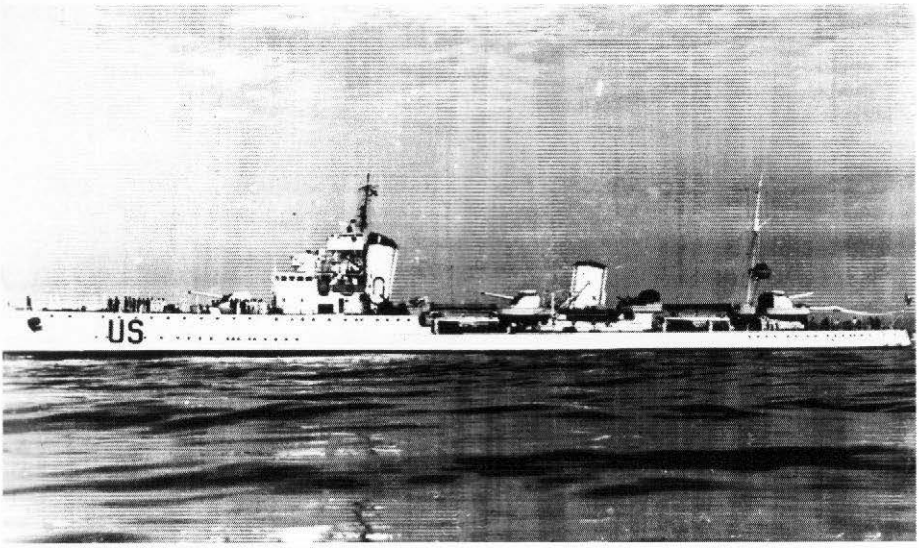


Il piroscafo Adriatico, *molto attivo durante la guerra civile spagnola.*

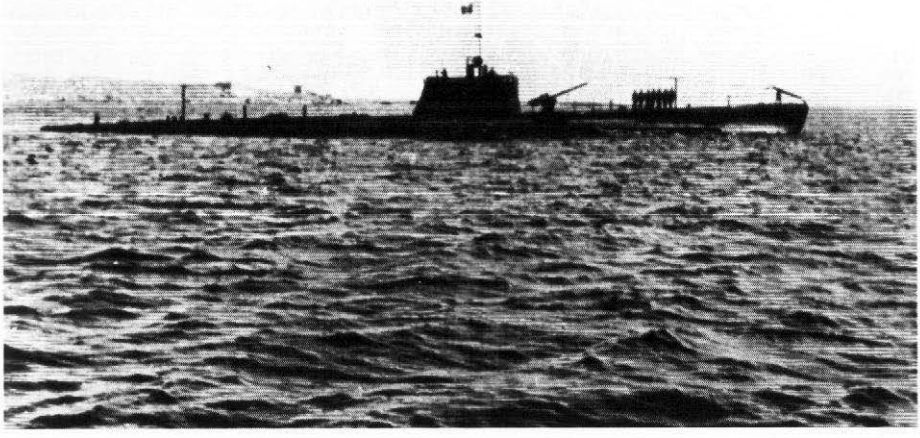
L'incrociatore leggero italiano Giovanni delle Bande Nere*, all'ancora a Venezia.*



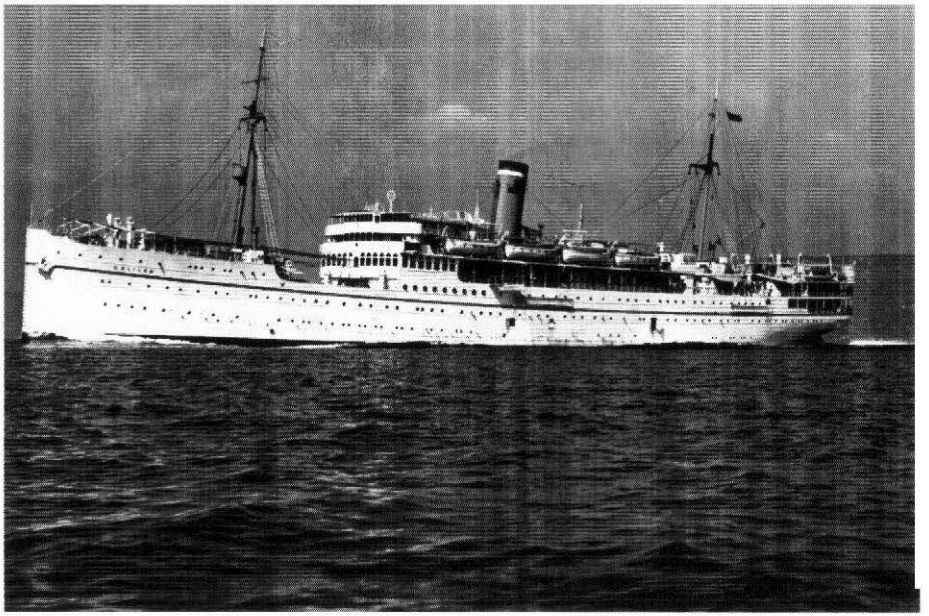
La nave ospedale italiana Aquileia *che durante la guerra di Spagna venne impiegata più volte anche per l'illecito trasporto di militari e materiali.*



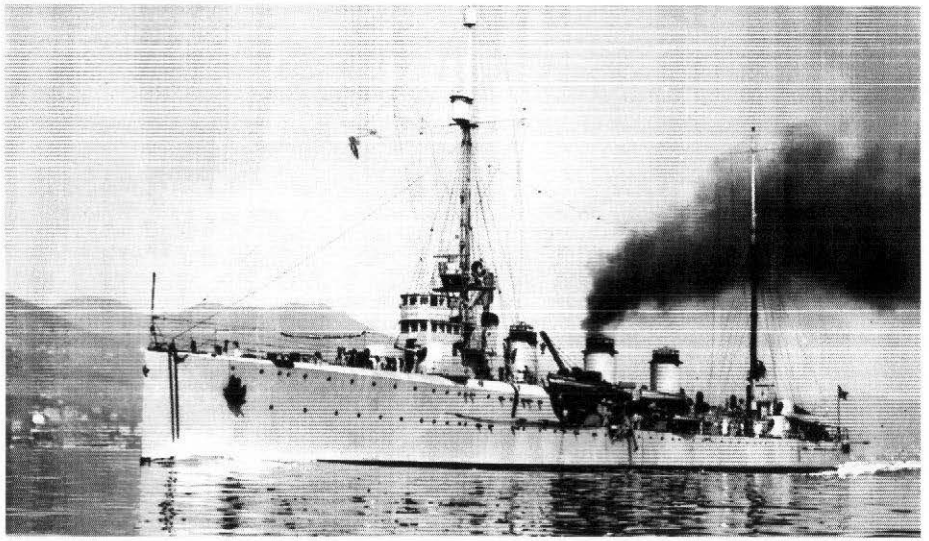
L'esploratore Antoniotto Usodimare, *poi classificato come cacciatorpediniere a partire dal 5 settembre 1938.*



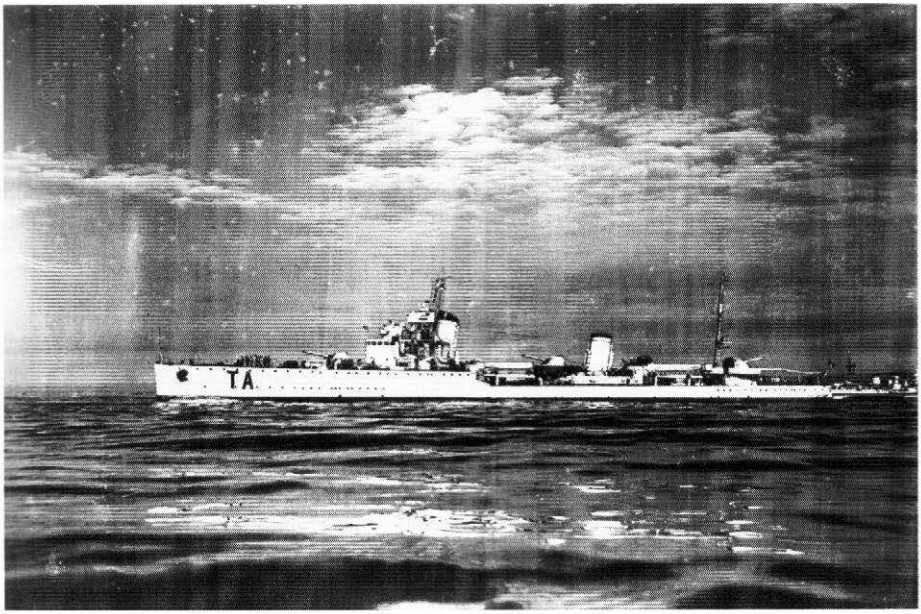
Il famoso sommergibile Iride *del T.V. Junio Valerio Borghese che nella notte del 30 agosto 1937 rischiò di affondare il cacciatorpediniere britannico* Havock, *erroneamente identificato come un'unità repubblicana.*



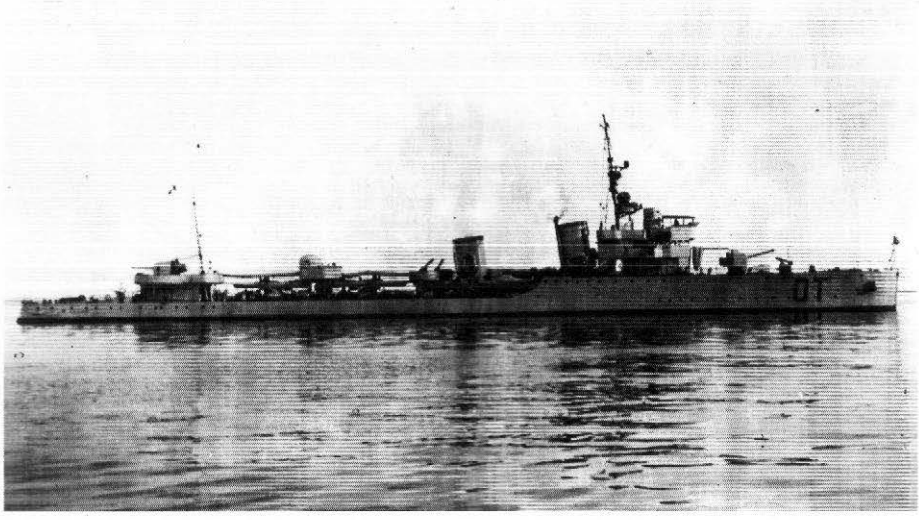
Il piroscafo Galilea *in navigazione nelle acque spagnole.*



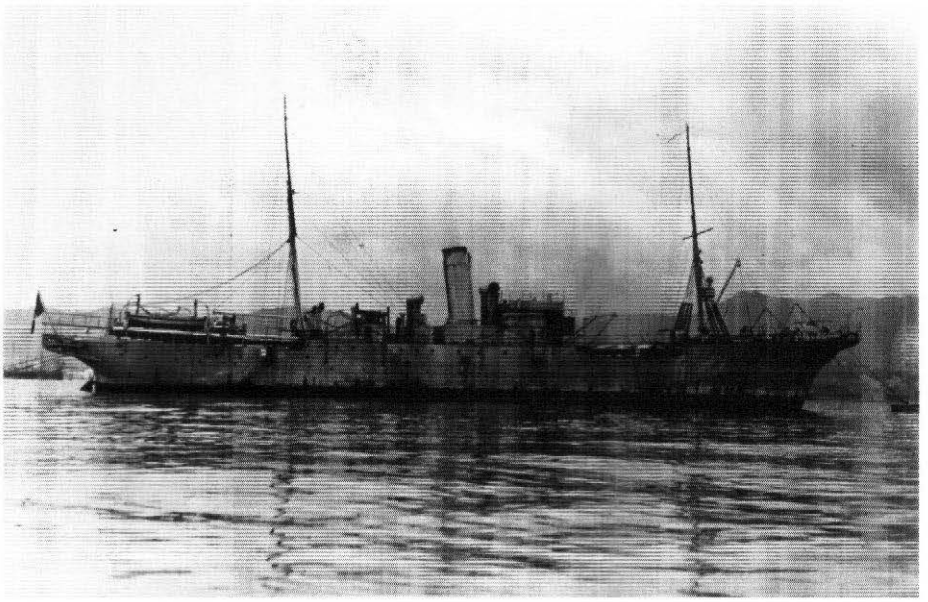
L'anziano esploratore Quarto *che rivestì a lungo la funzione di nave stazionaria nelle acque spagnole e di nave ammiraglia italiana nell'ambito del Comitato di controllo per il non intervento.*



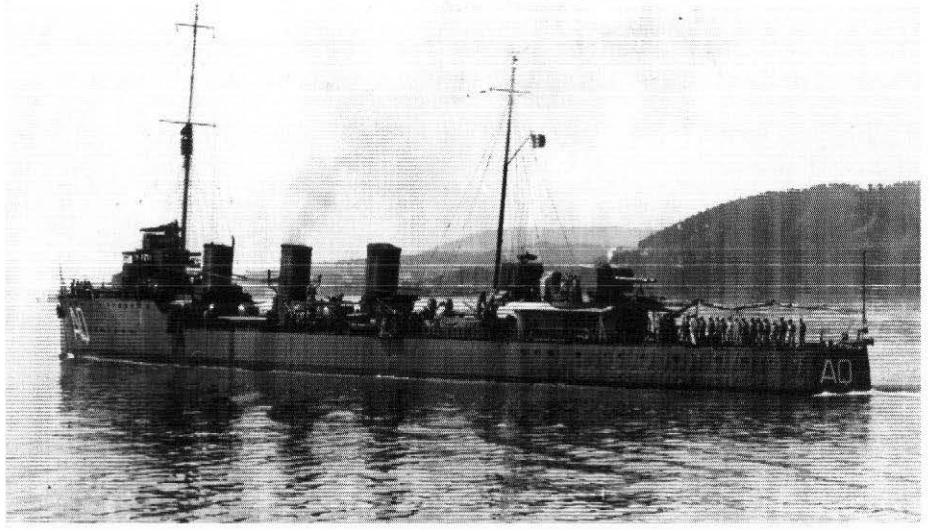
Il cacciatorpediniere Luca Tarigo, *ex esploratore, una delle tante unità italiane impegnate in compiti di scorta e di vigilanza nelle acque spagnole.*



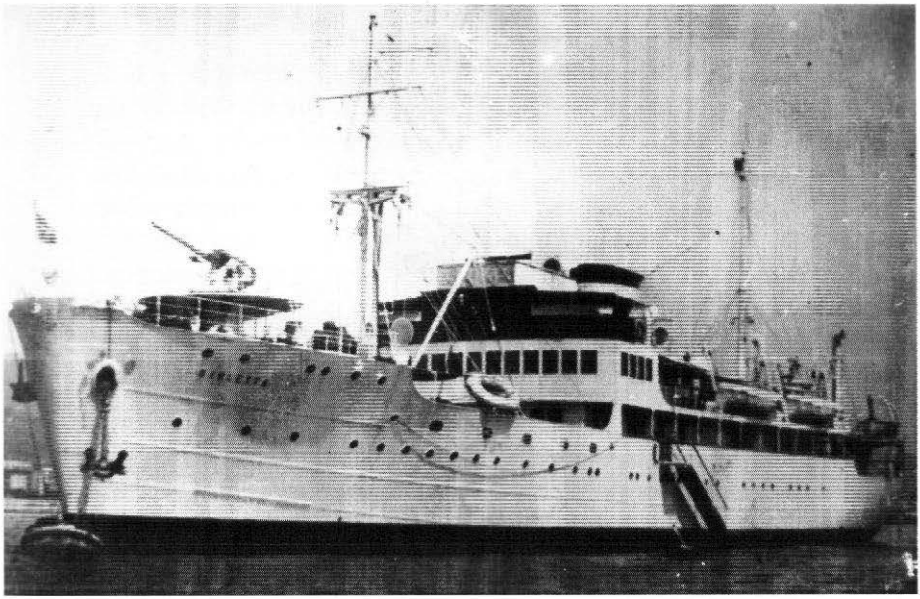
Il cacciatorpediniere Ostro *che nella notte del 13 agosto 1937 affondò col siluro il mercantile repubblicano* Conde de Abásolo.



La nave posacavi Città di Milano, *impiegata intensamente nel ripristino di cavi telegrafici sottomarini dopo la conquista nazionalista di Barcellona.*

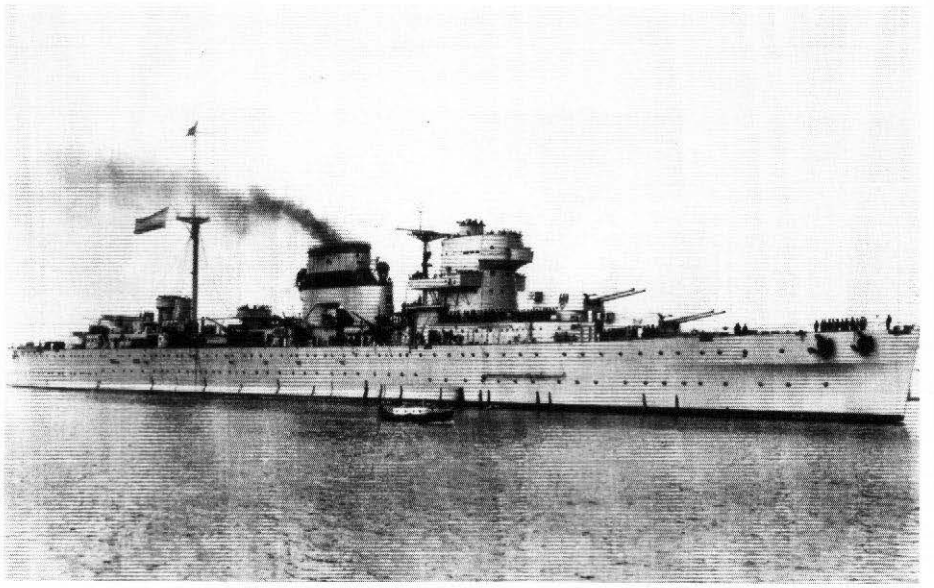


L'esploratore Aquila, *che nell'ottobre del 1937 fu ceduto alla Marina spagnola, dove assunse il nome di* Velasco Ceuta.

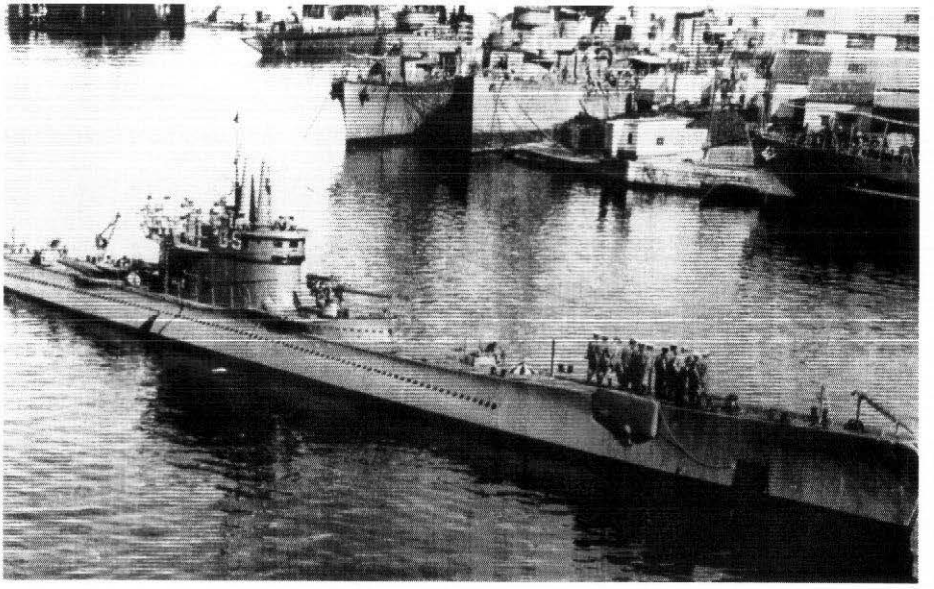


Il panfilo Barletta, *trasformato in incrociatore ausiliario, severamente danneggiato da aerei repubblicani nel porto di Palma di Maiorca il 25 maggio 1937.*

L'esploratore Alvise Da Mosto, *che fu molto attivo nel pattugliamento contro il contrabbando di guerra nell'ambito del Comitato internazionale per il non intervento.*



L'incrociatore pesante Canarias, *incorporato nella Marina degli insorti spagnoli.*



Il sommergibile nazionalista General Sanjurjo, *ex* Torricelli, *ceduto dalla Marina italiana a quella del generale Franco nell'aprile del 1937.*

Il 6 novembre gli inglesi tentarono inoltre di chiarire la natura delle citate «chiavi telefoniche», registrando quanto segue: «Non siamo ancora riusciti a gettare una luce completa sulla "chiave telefonica", che ci risulta tuttavia essere niente altro che un sistema per usare lettere e cifre al posto dei nomi delle munizioni e dei rifornimenti, unitamente ad una mappa quadrettata che indica le posizioni. Non c'è dubbio che questo sistema sia nato come strumento nelle comunicazioni telefoniche, ma viene anche usato in misura crescente nei telegrammi cifrati e perfino in quelli in chiaro. Un esempio che illustra il meccanismo ci è fornito dal seguente messaggio del 31 ottobre, che dimostra anche gli sforzi compiuti dai ribelli (compresi gli italiani?) per trattare il sistema come fosse un codice segreto: "A tutti i Comandi, ore 13.50 del 31 ottobre 1936. Dal 1° novembre saranno aggiunti 77 numeri a quelli stabiliti per la chiave telefonica ordinata il 22 ottobre. Nei riguardi della mappa quadrettata, l'origine delle coordinate verrà cambiata in misura tale che le ascisse si sposteranno di 100 chilometri a sud, mentre le ordinate si muoveranno di 100 chilometri ad ovest"».[9]

Comunque sia, l'accennata capacità inglese di interpretare anche le sedicenti «chiavi telefoniche», oltre ai normali codici manuali impiegati dalla Regia Aeronautica, venne confermata l'11 dicembre 1936, allorquando la GC & CS enumerò i tipi di bombe che si nascondevano sotto le sigle 113, 114, 116, 117, 118, 129 e 130.[10]

La distribuzione o la ricollocazione dei crescenti reparti aerei italiani nei disponibili aeroporti spagnoli controllati dai nazionalisti costituì un altro costante obiettivo dei decrittatori britannici. Collateralmente essi annotarono non solo l'arrivo a Siviglia di «un trimotore pilotato dal comandante dell'Aeronautica italiana a Maiorca», ma anche lo stratagemma franchista di promuovere al grado di colonnello l'ufficiale nazionalista presente nella stessa isola di Maiorca per impedire che il rappresentante italiano re-

[9] HW 21/1, AS/0053 del 6 novembre 1936.
[10] HW 21/1, AS/0096 dell'11 dicembre 1936.

centemente giunto sul posto (il noto console della Milizia Arconovaldo Bonacorsi) reclamasse l'assoluto comando locale.[11]

Tale provvedimento spagnolo, che apparentemente poteva sembrare di scarso valore, rendeva invece palese anche agli inglesi l'insorgere tra i comandi nazionalisti e italiani di un antagonismo effettivamente destinato a crescere e che avrebbe causato nel tempo frequenti incomprensioni, dualismi e gelose competizioni, certamente nocive al perseguimento dei comuni obiettivi.[12]

Nonostante i suddetti rapporti conflittuali tra gli alleati fascisti d'Italia e di Spagna, per lo più riscontrabili a livello locale e quasi sempre originati dall'arroganza e dall'ingiustificata iattanza dei funzionari civili e militari di Mussolini in terra iberica, la collaborazione tra i massimi dirigenti dei due regimi autoritari sembrò invece registrare poche battute d'arresto. Così ad esempio il 28 novembre, a soli dieci giorni dal ricordato riconoscimento italiano del governo franchista di Burgos, quest'ultimo, sulla base di proprie fonti informative, raccomandò agli italiani di usare per il reciproco scambio di notizie soltanto i più recenti codici, poiché i più anziani documenti del genere risultavano compromessi.[13]

Conseguentemente nel rapporto crittografico dell'11 dicembre 1936 appare la decrittazione di un radiomessaggio delle 23.30 del 6 dicembre con il quale Roma chiedeva al Quartier Generale franchista di inviare nella capitale italiana tre ufficiali incaricati dello scambio di otto copie del codice PEREA e delle relative tavole di sopracifratura.[14]

Questa informazione venne poi seguita dalla precisa-

[11] HW 21/1, AS/0074 del 28 novembre 1936. Il comando operativo dell'aviazione italiana nelle Baleari era invece affidato allora al maggiore Luigi Gallo.

[12] In effetti tali antagonismi si protrassero per tutta la durata della guerra civile, sebbene il 18 novembre di quel 1936 l'Italia avesse riconosciuto ufficialmente il governo del generale Francisco Franco, insediatosi a Burgos, beneficiandolo di un cospicuo appoggio militare e senza contestargli la suprema direzione delle operazioni belliche.

[13] HW 21/1, AS/0079 del 2 dicembre 1936.

[14] HW 21/1, AS/0094 dell'11 dicembre 1936.

zione che il tenente di vascello nazionalista Diaz Cuñado era giunto via aerea a Maiorca l'11 dicembre, portando con sé alcuni documenti segreti destinati sia al locale comando navale italiano, sia al Quartier Generale spagnolo sull'isola.[15]

Aumentava frattanto anche l'impegno della GC & CS non solo nell'analizzare le scorte di munizioni accumulate dall'Aeronautica italiana in terra spagnola, ma soprattutto nel computare il crescente numero dei velivoli italiani e tedeschi colà dislocati, cosa che permetteva a Londra di valutare le complessive potenzialità aeronautiche a disposizione dei franchisti e conseguentemente di prevedere l'andamento della guerra in corso. Quest'ultimo obiettivo fu reso possibile interpretando sia i trasferimenti di velivoli tra i vari aeroporti, sia le disponibilità di materiali e le effettive perdite aeree risultanti dall'interpretazione delle comunicazioni operative segrete scambiate tra i vari comandi italiani.[16]

3. Il crescente impegno dei decrittatori inglesi

All'inizio del secondo anno di guerra la Government Code and Cipher School, pur continuando a fornire informazioni aeronautiche di carattere logistico e organico, con particolare riguardo alle distinte e progressive riserve di velivoli, carburanti e munizioni a disposizione della neo-costituita aviazione legionaria, rilevò anche l'imprevedibile attuazione da parte italiana di indagini conoscitive su alcuni personaggi ritenuti sospetti all'interno delle stesse strutture nazionaliste. Tra costoro figuravano nientedimeno che Ramón Franco, pilota e fratello minore del *caudillo*, e un certo Ra-

[15] TNA, fondo HW 21, cartella 2: *G.C.& C.S. Air Section: activity by Italian Air Force in Spain and Ethiopia, 15 December 1936-14 July 1937*, rapporto crittografico AS/0102 del 16 dicembre 1936.

[16] HW 21/2, cit. Cfr. ad esempio i rapporti crittografici AS/0100 del 15 dicembre, AS/0101 e AS/0103 del 16 dicembre, AS/0104 del 18 dicembre, AS/0106 del 29 dicembre e AS/0107 del 31 dicembre 1936, che riportano le decrittazioni riguardanti la consistenza dei velivoli, munizioni e carburante negli aeroporti di Saragozza, Logrono e Granada.

faele Lopez, che alla fine furono però riconosciuti innocenti e perfino definiti «buoni fascisti».[17]

I crittografi inglesi non tralasciarono nemmeno di segnalare un curioso interrogativo rivolto dal Comando italiano di Palma di Maiorca al Comando di Salamanca e concernente le sorti di un velivolo repubblicano catturato (un idrovolante *S.62*), che alla fine fu destinato ad uso locale, mentre sicuramente più significativa apparve a Londra la richiesta dello stesso Comando aereo di Salamanca di urgenti e sintomatiche fotografie aeree in triplice copia di Bilbao, Santander, Gijón, Málaga, Almería, Albacete, Murcia e Cartagena.[18]

In quegli stessi giorni la GC & CS rilevò altresì una serie di movimenti aerei tra le basi del Marocco e gli aeroporti sul continente iberico, nonché l'arrivo il 13 gennaio a Palma di Maiorca di due idrovolanti da ricognizione e attacco *Cant Z.501*, di cui venivano perfino fornite le rispettive sigle 62/1 e 62/2.[19]

Aumentarono contemporaneamente a Londra le informazioni crittografiche di contenuto organizzativo e operativo, come ad esempio quella del 22 gennaio 1937 che rese nota la costituzione di stazioni aerofoniche lungo la direttrice Granada-Málaga, in vista della decisiva offensiva del CTV italiano contro quest'ultima città, poi effettivamente investita e conquistata l'8 febbraio 1937 al prezzo di 95 legionari morti e 276 feriti. Sempre alla fine di gennaio fu poi decrittata una serie di messaggi tra la base aerea di Maiorca e il Comando di Salamanca riguardanti ancora l'auspicato potenziamento del numero di idrovolanti italiani nelle Baleari, che venivano giustamente con-

[17] HW 21/2, AS/0108 del 1° gennaio 1937, mentre sulle altre informazioni di carattere logistico e organico cfr. AS/0109 del 2 gennaio, AS/0111 del 6 gennaio, AS/0113 dell'8 gennaio e AS/0114 del 9 gennaio 1937. Infine, attraverso le stesse fonti crittografiche, pervenne in quel periodo a Londra perfino la notizia dei lavori in corso sulla pista di volo dell'aeroporto sardo di Elmas, con la conseguente riduzione della sua ampiezza a metri 600x300. Cfr. *ibid.*, AS/0112 del 6 gennaio 1937.

[18] HW 21/2, AS/0115 dell'11 gennaio 1937.

[19] HW 21/2, AS/00113 dell'8 gennaio, AS/0122 del 15 gennaio e AS/0126 del 22 gennaio 1937, con quest'ultimo rapporto crittografico che comprende i messaggi interpretati tra Palma e Salamanca del 13 e 18 gennaio relativi ai due suddetti idrovolanti.

siderati essenziali per il pattugliamento del Mediterraneo occidentale.[20]

Quest'ultimo argomento sembrò ricevere allora una certa priorità all'interno della Regia Aeronautica, come dimostravano anche i successivi radiocifrati del Comando aereo di Maiorca, interpretati dagli inglesi a metà febbraio e che chiedevano al Quartier Generale di Salamanca di interessare Roma affinché fossero concentrati nelle Baleari tutti gli idrovolanti in quel momento disponibili in Spagna, oppure che ne fossero inviati sul posto nuovi esemplari.[21]

Più in generale, la distribuzione e l'ammontare dei reparti aerei italiani in terra spagnola rappresentarono per la GC & CS tematiche di costante valutazione, come testimoniano le numerose informazioni sull'alternarsi dei nostri reparti in terra spagnola e sulla periodica variazione numerica dei velivoli presenti negli aeroporti della cosiddetta «aviazione legionaria». Così, ad esempio, l'interpretazione dei resoconti in codice, inviati con regolarità a Roma dal Quartier Generale della Regia Aeronautica in Spagna, consentirono agli inglesi di fare il punto sulla consistenza degli aerei italiani presenti sul continente alle date dell'8 e 20 febbraio e del 2 marzo, nonché di segnalare esattamente il transito per Palma di tre nuovi *S.79* e il loro trasferimento a Siviglia nella giornata del 20 marzo, proprio come accadde nella realtà e come abbiamo precisato nel quinto paragrafo del precedente capitolo.[22]

Anche i riflessi aeronautici della sconfitta italiana a Guadalajara, dovuta tra l'altro ad una nostra provvisoria inferiorità aerea locale, furono immediatamente recepiti dalla GC & CS, che entro il 24 marzo mise in chiaro un messaggio in codice inviato a Roma dal Quartier Generale dell'a-

[20] HW 21/2, rapporti crittografici dal 22 al 30 gennaio 1937 e l'articolo di F. Pedriali, *Idrovolanti alle Baleari*, «Storia Militare», settembre 2007.

[21] HW 21/2, AS/0133 del 15 febbraio 1937.

[22] HW 21/2, AS/0140 e AS/0143 del 4 e del 25 marzo 1937. Nel primo di tali rapporti crittografici sono riferiti anche gli aerei italiani disponibili in Spagna l'8 e 20 febbraio e il 2 marzo e ammontanti rispettivamente a 14, 12 e 14 bombardieri *S.81* e a 10, 14 e 22 assaltatori *Ro.37*, mentre sul numero dei caccia *CR.32* gli inglesi ebbero all'epoca qualche incertezza, destinata però a cadere in seguito a successive decrittazioni.

viazione legionaria alle ore 23.00 del giorno 20. Questo dispaccio, infatti, dopo aver sintetizzato le ultime attività aviatorie e denunciato una grande aggressività nemica nei cieli, ammetteva il recente abbattimento di due *CR.32* italiani e l'atterraggio di fortuna di altri tre aerei dello stesso tipo, invocando di conseguenza l'invio di rinforzi di caccia per ripianare le perdite e far fronte a quella che veniva definita «una grave situazione».[23]

Da queste e da altre informazioni l'Intelligence della RAF trasse materiale per un memorandum, in cui si sosteneva che la delusione italiana a Guadalajara era attribuibile a sei fattori: penuria di trasporti con capacità «fuori strada», inadeguatezza della contraerea, presuntuosa sottovalutazione del nemico, mancato coordinamento con le altre forze nazionaliste del settore, forte concentramento aereo da parte del nemico e superiorità dell'artiglieria repubblicana basata soprattutto su materiale francese.[24]

Quando poi, nel seguente mese di aprile, si profilò l'offensiva nazionalista nel nord del Paese contro le regioni basche, che poi avrebbe comportato anche il noto bombardamento di Guernica del giorno 26, la GC & CS riuscì a ridurre alle reali dimensioni il locale contributo dell'Aeronautica italiana che, come detto, ebbe una parte secondaria nel tragico evento. In effetti, a carico dell'aviazione legionaria durante quell'intera fase operativa sui paesi baschi Londra rilevò soltanto una serie di missioni di scorta eseguite dai nostri caccia a favore dei bombardieri tedeschi, tre incursioni sul fronte di Bilbao ad opera di *S.81*, l'intervento in zona di 12 *Ro.37* con compiti ricognitivi e di spezzonamento, la perdita di un *CR.32* probabilmente per avarie meccaniche, con la morte del pilota, e il danneggiamento in atterraggio di due nostri velivoli, cioè di un altro *CR.32* e di un *S.81* precedentemente danneggiato

[23] HW 21/2, AS/0142 del 24 marzo 1937. L'abbattimento di due nostri *CR.32* e l'atterraggio di fortuna di altri tre caccia il giorno 20 marzo sono confermati da F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione legionaria*, cit., p. 207.

[24] TNA, fondo HW 22, cartella 1: *G.C.& C.S. naval, air and military sections: events leading up to the Spanish revolution. Air Staff Intelligence reports on the Spanish civil war, 1st January 1936-2 May 1938*, appendice A al rapporto RAF n. 32.

dalla contraerea. Il maggiore impegno offensivo dei bombardieri italiani contro centri abitati venne semmai identificato in quei giorni dai decrittatori britannici nella partecipazione di 20 *S.81* italiani alle meno propagandate ma pesanti incursioni indiscriminate su Elorrio e Durango del 31 marzo.[25]

Infine, dopo aver decrittato entro il 5 aprile le relazioni inviate a Roma a fine marzo, da cui risultava che il 29 del mese erano efficienti sul continente spagnolo 46 *CR.32*, 20 *Ro.37*, 15 *S.81* e 2 *S.79*, gli uomini della GC & CS ebbero nuovamente modo di confermare a fine aprile la modesta partecipazione della Regia Aeronautica alla discussa incursione su Guernica, precisando esattamente che soli 3 nostri *S.79* avevano preso di mira il locale ponte di pietra, volando complessivamente per 5 ore. Non è comunque da dimenticare il fatto, da noi già evidenziato, che la protezione dei bombardieri tedeschi era allora garantita da *CR.32* italiani, accusati da molte testimonianze di aver mitragliato sul posto masse di civili in cerca di scampo.[26]

Frattanto un secondo rapporto crittografico dello stesso 5 aprile 1937 aveva annunciato l'arrivo a Palma di Maiorca di altri 3 *S.79*, anch'essi destinati però, come i precedenti, ad essere trasferiti a Siviglia per formare sul continente, secondo le esatte informazioni britanniche, un nuovo gruppo da bombardamento, mentre Londra riscontrò che il 6 del mese erano rimasti nelle Baleari 2 *S.79*, 6 *S.81*, 6 *CR.32* e 2 *Cant Z.501* efficienti.[27]

Un esempio di come fossero sempre più dettagliate e discretamente rapide le informazioni ricavate dall'interpretazione dei nostri resoconti aeronautici trasmessi in codice ci viene fornito dal rapporto crittografico redatto dalla GC &

[25] TNA, fondo HW 21, cartella 2, cit., rapporti crittografici AS/0144 del 5 aprile 1937 e AS/0150 dell'8 aprile 1937. A Durango si registrò nella circostanza la morte di circa cento civili.

[26] HW 21/2, già citato rapporto crittografico AS/0144 del 5 aprile 1937 e rapporto crittografico AS/0158 del 29 aprile 1937, p. 4, contenente le notizie sul bombardamento di Guernica, mentre cfr. F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit., p. 222 per quanto riguarda la scorta di *CR.32* ai bombardieri tedeschi *Ju.52* che colpirono indiscriminatamente la città.

[27] HW 21/2, AS/0146 e AS/0150 del 5 e dell'8 aprile 1937.

CS il 9 aprile 1937. Esso infatti segnalava che due giorni prima, cioè il 7 del mese, la caccia italiana aveva utilizzato 44 velivoli in tre missioni di scorta ai bombardieri e in due pattugliamenti nel settore centro-settentrionale, volando per complessive 44 ore. Inoltre fu evidenziato che i nostri bombardieri avevano eseguito nella stessa giornata tre incursioni sul fronte di Bilbao, impiegando un totale di 20 *S.81* e assommando 40 ore di volo, mentre 12 *Ro.37* avevano condotto ricognizioni sullo stesso settore, lanciando anche spezzoni e volando per 19 ore. Il medesimo rapporto inoltre annotava il trasferimento di un *S.81* e di complessivi 9 *CR.32* tra gli aeroporti di Burgo de Osma, di Salamanca e di un'altra località imprecisata, nonché due nostri incidenti di volo accaduti sempre il 7 aprile. Veniva infine riepilogata in quello stesso giorno la forza allora impiegabile dall'Aeronautica italiana sul continente spagnolo (escluse le isole Baleari), identificandola in 45 *CR.32*, 3 *S.79*, 14 *S.81*, 19 *Ro.37* e 3 *Ro.41*, con altri 20 *CR.32* e 4 *Ba.65* in assemblaggio.[28]

Non sfuggì agli inglesi nemmeno la successiva e intensa attività del piroscafo spagnolo *Ebro*, venduto fittiziamente ad una Compagnia armatoriale italiana, ribattezzato *Aniene* e poi concesso in uso alla Regia Marina con il compito di trasportare, in una serie di viaggi da e per i porti della Spagna nazionalista, gran parte dei rifornimenti necessari ai legionari. Ad esempio il 14 aprile 1937, decrittando un radiocifrato del giorno 10 diretto da Roma al Quartier Generale del CTV, gli uomini della GC & CS vennero a conoscenza che prima del giorno 17 questo mercantile avrebbe eseguito una nuova missione del genere, trasportando in Spagna 20 *CR.32*, 4 *Ba.65* e materiale vario. Dallo stesso lungo messaggio in codice gli inglesi seppero inoltre che altri 20 *CR.32* e 4 *Ba.65* sarebbero stati inviati dall'Italia alla Spagna con il medesimo piroscafo in un successivo viaggio e furono in grado di riassumere l'ammontare delle forniture ultimamente consegnate sia all'aviazione legionaria, sia a quella franchista, nonché la missione ispettiva del colonnel-

[28] HW 21/2, AS/0151 del 9 aprile 1937.

lo Signorelli indirizzata alla formazione di una nuova squadriglia intercettori.[29]

Il giorno seguente, 15 aprile 1937, la Government Code and Cipher School mise in chiaro un altro esteso radiocifrato, questa volta trasmesso dal Comando dell'aviazione legionaria al Ministero dell'Aeronautica alle ore 16.30 del 13 aprile e siglato con il numero 202. Con esso si richiedeva a Roma l'invio in Spagna di due ufficiali superiori, cinque capitani, venti ufficiali di grado inferiore, quaranta sottufficiali (tutti abilitati al pilotaggio), nonché di dodici sottufficiali meccanici, trentasei avieri meccanici, nove sottufficiali montatori, ventiquattro avieri montatori, sei sottufficiali armaioli e ventiquattro avieri armaioli. Si precisava inoltre che alcuni dei meccanici avrebbero dovuto essere esperti dei motori K.14 impiegati dagli assaltatori Breda *Ba.65*.[30]

Di interesse strettamente operativo furono invece le decrittazioni riunite dalla GC & CS in un rapporto del 17 aprile e che riguardavano l'attività aviatoria dell'aviazione legionaria svolta due giorni prima sul continente spagnolo e riassumibile in due missioni di ricognizione con 6 *Ro.37*, per un totale di dodici ore, e in pattugliamenti e azioni di scorta svolte da 28 *CR.32* per un totale di ventiquattr'ore di volo. Si precisava altresì che nel corso di una di queste ultime missioni il sergente pilota Montegna aveva abbattuto un caccia nemico sul territorio nazionalista e che il pilota repubblicano era rimasto ucciso.[31]

Anche il successivo viaggio del citato piroscafo *Aniene*, carico di materiale aeronautico, fu seguito con assiduità dai decrittatori britannici, che ne rilevarono i movimenti perfino in tempo reale, come risulta dal rapporto crittografico del 27 aprile preannunciante per quello stesso giorno l'u-

[29] HW 21/2, AS/0152 del 14 aprile 1937 contenente anche l'avviso che il 7 del mese un alto ufficiale dell'Aeronautica italiana, identificabile soltanto come «Sua eccellenza», era arrivato a Cadice con un velivolo della Compagnia «Ala Littoria» e si era poi trasferito a Salamanca.

[30] HW 21/2, AS/0153 del 15 aprile 1937. In questo stesso rapporto crittografico erano anche enumerati i velivoli italiani che il giorno precedente, 14 aprile, risultavano operativi nelle Baleari, cioè 2 *S.79*, 6 *S.81*, 5 *CR.32* e un idrovolante *Z.501*.

[31] HW 21/2, AS/0154 del 17 aprile 1937.

scita da La Spezia del mercantile. Neppure la ritardata partenza dell'*Aniene*, posticipata al 29 aprile con arrivo a Siviglia previsto per il 3 maggio, sfuggì poi alla GC & CS, come risulta dalle successive decrittazioni, tra cui quella del 5 maggio che mise in chiaro un lungo radiogramma trasmesso dal nostro Ministero dell'Aeronautica al Comando dell'aviazione legionaria il primo del mese e nel quale si precisava perfino l'intero carico del suddetto mercantile. Londra seppe così che quella nave trasportava, tra l'altro, 4 velivoli *Ba.65* e 20 *CR.32*, naturalmente smontati, vari pezzi di ricambio per questi aerei, 8 motori Fiat *A30 bis*, 12 motori Alfa *125 RC*, 50 paracadute, 12.000 bombe da 50 kg, 10.000 pallottole incendiarie da 12,7 mm, 9 casse di materiali vari e altri strumenti aeronautici.[32]

Alla fine dell'intenso mese di aprile del 1937 i decrittatori inglesi tornarono ad interessarsi dei trasferimenti aerei facenti capo alle Baleari, interpretando il giorno 29 un lungo radiocifrato con il quale Roma avvertiva il nostro Comando aereo di Maiorca che il 28 – condizioni meteorologiche permettendo – sarebbero giunti sul posto altri quattro moderni *S.79*. Il messaggio proseguiva ordinando di congiungere questi trimotori ai due velivoli dello stesso tipo già presenti sul posto e di trasferire il tutto a Siviglia dove i sei aerei avrebbero contribuito a formare, insieme ad altri velivoli colà dislocati, un nuovo gruppo da bombardamento al comando del maggiore Aramu, venendo rimpiazzati nelle Baleari da altri due *S.81* di prossimo arrivo.[33]

Grazie alla suddetta decrittazione veniva pertanto confermata la già segnalata intuizione britannica del 5 aprile, secondo la quale questi movimenti aerei preannunciavano l'istituzione sul continente di un nuovo gruppo da bombardamento, formato dai più moderni trimotori italiani. Nel medesimo dispaccio emanato da Roma e interpretato dalla GC & CS si annunciava altresì che lo stesso giorno 28 sa-

[32] HW 21/2, AS/0157 del 27 aprile e AS/0163 del 5 maggio 1937.

[33] HW 21/2, AS/0159 del 29 aprile 1937. Per rispetto della cronologia, è opportuno ribadire a questo punto la già riferita estraneità dei bombardieri italiani alla distruttiva incursione su Guernica del 26 aprile, circostanza rilevata dalla stessa GC & CS tre giorni dopo. Cfr. *ibid.*, AS/0158 del 29 aprile 1937, cit.

rebbe arrivato in Spagna, con un volo di linea, il colonnello Attilio Poppi, mentre a Londra si ritenne opportuno interpretare e registrare perfino un'ininfluente postilla di tale messaggio, nella quale veniva stabilito che il secondo pilota di uno di quei bombardieri sarebbe dovuto tornare in Italia, venendo sostituito in Spagna da un membro dell'equipaggio di un altro *S.79* precedentemente schiantatosi al suolo.[34]

L'effettivo arrivo a Palma di Maiorca dei promessi quattro *S.79* il 29 aprile 1937 fu poi parimenti annotato dagli inglesi, che seppero anche della provvisoria denominazione di «Gruppo organico» attribuita dagli italiani alla nuova unità da bombardamento del maggiore Aramu, destinata ad essere composta sul continente spagnolo con il contributo di questi quattro velivoli e degli altri due allora presenti nelle Baleari. Quindi il successivo volo di trasferimento di quei sei nostri trimotori fu seguito passo passo da Londra, grazie anche all'identificazione sia della sigla CKRO attribuita alla stazione radio di Siviglia con la quale tali velivoli erano collegati, sia della lunghezza d'onda di 815 metri usata per la loro sintonizzazione, sia dei codici di chiamata di ognuno di essi, che erano SIA, SIB, SIC, SID, SIE e SIF. Inoltre il 7 maggio gli inglesi rilevarono che anche la stazione radio tedesca MOX, presente nella stessa città di Siviglia, stava subendo lavori per renderla collegabile alla stazione IKO del Lido di Roma, così da poter trasmettere direttamente alla capitale italiana notizie supplementari sui comuni movimenti aerei.[35]

L'interesse dell'Intelligence britannico per l'organizzazione radiotelegrafica italiana venne poi ulteriormente soddisfatto dalla laboriosa decrittazione di un messaggio in codice del Ministero dell'Aeronautica, trasmesso alle 01.00 del 13 maggio e che comunicava il cambiamento dei codici di chiamata della nostra stazione radio nel nord della Spagna (da CKLS a BASA), di quella esistente a Palma di Maiorca (da GIULIO a KSLA) e delle due referenti stazio-

[34] HW 21/2, AS/0159 del 29 aprile 1937, cit.
[35] HW 21/2, AS/0162 e AS/0168 del 4 e 13 maggio 1937.

ni nazionali ubicate a Montecelio (da VTEM a CFRO e da 234 a CISB).[36]

Nuove informazioni di carattere operativo furono invece fornite dalla GC & CS tra il 13 e il 24 maggio e riguardarono le azioni aeree italiane sul fronte di Bilbao, con i particolari sul numero dei nostri bombardieri, ricognitori e caccia che parteciparono alle varie missioni di attacco e di difesa.[37]

Un sospetto di sabotaggio, o almeno di grave incuria in seno all'aviazione legionaria venne invece rilevato dagli inglesi il 25 maggio, grazie all'interpretazione di un messaggio del locale Comando, secondo il quale risultavano esplose soltanto tre bombe tra quelle lanciate sul ponte di Culera un mese prima. Dalla successiva inchiesta italiana, parimenti venuta a conoscenza di Londra, era poi emerso che il motivo del mancato innesco era stato «un pezzo di rame fissato in modo tale da evitare lo scoppio della bomba».[38]

Con lo stesso rapporto crittografico, la GC & CS avvertiva inoltre che il generale Bernasconi aveva assunto il 18 maggio il comando dell'aviazione italiana in Spagna e che «durante le prime tre settimane di maggio sono stati intercettati quasi quotidianamente dei messaggi [italiani] che comprendevano dettagli sull'arrivo di piccoli gruppi di personale appartenente al servizio postale esercitato dalla compagnia "ALA LITTORIA". Tutti questi movimenti sembrano far parte del programma già evidenziato nel nostro rapporto AS/0160». Quest'ultimo rapporto crittografico, datato 30 aprile, conteneva da parte sua la decrittazione di un radiocifrato del Ministero dell'Aeronautica delle ore 19.20 del 28 aprile, che preannunciava al Quartier Generale italiano di Vitoria l'arrivo del già citato colonnello Attilio Poppi, di quattro ufficiali e di due sottufficiali per i locali incarichi di Stato Maggiore, nonché di due ufficiali inferiori, tre sottufficiali pilota, quattro meccanici specializzati in motori K.14, quattro montatori e tre armaioli per gli assaltatori *Ba.65*. Era

[36] HW 21/2, AS/0172 del 21 maggio 1937.

[37] HW 21/2, AS/0169, AS/0173, AS/0174 e AS/0175 del 13, 21, 22 e 24 maggio 1937.

[38] HW 21/2, AS/0176 del 25 maggio 1937.

altresì prevista l'integrazione nei reparti caccia di un capitano, tre ufficiali di grado inferiore, sei sottufficiali pilota, otto meccanici, otto montatori e cinque armaioli.[39]

Dopo aver ottenuto dalle radiotrasmissioni in codice della Regia Aeronautica molte informazioni concernenti la struttura, la consistenza, l'operatività e la logistica dell'aviazione legionaria in Spagna, nonché i suoi rifornimenti via mare e perfino l'aggiornamento dei suoi sistemi di collegamento radiotelegrafico, gli inglesi vennero a conoscenza anche di importanti particolari di carattere aeronavale, tra cui quelli sul danneggiamento della corazzata repubblicana *Jaime I*, verificatosi il 21 maggio nel porto di Almería ad opera dell'accennato gruppo aereo del maggiore Aramu. Infatti la GC & CS interpretò sia le richieste di Roma di precisare l'accaduto, fino ad allora poco chiaro, sia la successiva risposta del locale Comando aereo italiano, che dichiarò di aver impiegato nella circostanza il contingente di Siviglia e non quello delle Baleari, che invece era stato utilizzato per attaccare l'aeroporto di Castellón de la Plana e il porto di Cartagena, essendo in grado di far volare in quei giorni solo 6 *S.81*, 5 *CR.32* e un *Cant Z.501*. Nello stesso tempo gli inglesi registrarono che l'aviazione legionaria stanziata sul continente iberico aveva invece operativi il 25 maggio ben 78 *CR.32*, 9 *S.81*, 8 *S.79*, 14 *Ro.37* e 3 *Ba.65*.[40]

4. Le diversificate informazioni crittografiche d'origine aviatoria

Sarebbe stato piuttosto imbarazzante per i Servizi Segreti di Mussolini se nella primavera del 1937 essi avessero potuto constatare che l'efficacia e la frequenza delle decrittazioni inglesi ai danni della Regia Aeronautica avevano raggiunto un tale sviluppo da rivelare perfino episodi definibili secon-

[39] HW 21/2, AS/0160 del 30 aprile e AS/0176 del 25 maggio 1937, già citato.

[40] HW 21/2, AS/0178 e AS/0179 del 28 maggio e 2 giugno 1937. Come già detto, la corazzata *Jaime I*, danneggiata da bombe italiane, venne rimorchiata a Cartagena ove affondò il 17 giugno successivo a causa di un'esplosione interna durante i lavori di raddobbo.

dari, come l'errato attacco di alcuni caccia italiani ad un aereo di linea francese sulla rotta Biarritz-Bilbao, che alla fine fu costretto ad un atterraggio forzato, o come l'oscuro incidente occorso presso Siviglia ad un nostro *Ba.65*, con conseguente apertura di un'inchiesta. L'imbarazzo sarebbe stato naturalmente ancora maggiore se si fosse saputo che queste informazioni collaterali erano considerate a Londra soltanto come un vanitoso arricchimento della cornice attorno all'intero quadro, fungendo unicamente da corredo ai perduranti e dettagliati resoconti crittografici sulla consistenza e sull'attività operativa dei vari gruppi aerei italiani stanziati nella Spagna continentale e nell'isola di Maiorca.[41]

Verso la metà del 1937 si stava in effetti dilatando non solo la quantità, ma anche la gamma delle informazioni crittografiche inglesi, cosa che consentiva a Londra di tenere ancor più strettamente sotto osservazione le condizioni dell'aviazione legionaria e in particolar modo le sue periodiche necessità, a loro volta evidenziate dall'interpretazione delle varie richieste di sostegno rivolte a Roma. A tale proposito la GC & CS mise in chiaro nei primi giorni di giugno i radiocifrati del generale Bernasconi del 27, 28 e 29 maggio, richiedenti l'invio di almeno altri sei *CR.32* e di ulteriori bombardieri per l'aviazione delle Baleari, impegnatissima allora a respingere ripetute incursioni repubblicane. La risposta del Ministero dell'Aeronautica del 1° giugno, parimenti decrittata, assicurò l'invio sul posto degli invocati sei caccia e di due bombardieri *S.81*, precisando che al momento non era possibile far giungere a Palma di Maiorca alcun esemplare dei più moderni trimotori *S.79*.[42]

Con le stesse modalità Londra apprese anche l'entità dei danni e il numero allora accertato delle vittime del bombardamento repubblicano del 25 maggio sul nostro incro-

[41] HW 21/2, AS/0179 del 2 giugno 1937, cit., dove sono anche indicate le ore di volo di vari reparti aerei italiani delle basi di Vitoria, Siviglia e Palma di Maiorca.

[42] HW 21/2, rapporti crittografici da AS/0179 a AS/0182 dal 2 all'8 giugno 1937. Tra le decrittate richieste del generale Bernasconi di quei giorni era compresa anche quella dell'urgente invio di spolette per bombe aeree. Infine il 29 giugno la GC & CS annotò che il giorno 21 erano arrivati a Palma di Maiorca i due bombardieri *S.81* promessi da Roma il 1° del mese. Cfr. *ibid.*, AS/0191 del 29 giugno 1937, p. 2.

ciatore ausiliario *Barletta* nel porto di Palma, nonché il decesso a Siviglia del sergente pilota Enrico Moretti, precipitato a bordo di un *Ba.65*, e varie richieste di trasferimento presentate entro il 1° giugno, alcune delle quali furono accettate e altre negate da Roma. Proprio nei riguardi del personale di volo il Ministero dell'Aeronautica precisò, con un radiocifrato del 29 maggio diretto al generale Bernasconi e parimenti intercettato dagli inglesi, che dovevano essere prese localmente in esame soltanto le domande di rimpatrio presentate da chi aveva completato sei mesi di servizio nell'ambito della cosiddetta esigenza «OMS» e a condizione di reperire adeguati rimpiazzi.[43]

La necessità di personale militare e soprattutto di elementi dotati di specializzazione fu incidentalmente confermata in quei giorni da un radiocifrato del 1° giugno con il quale il ten. col. Vercelloni richiedeva a Roma l'invio di tre sottufficiali del Servizio trasmissioni e di dieci esperti radiotelegrafisti, «in vista di un'imminente e importante operazione da parte delle truppe legionarie», che gli inglesi in ascolto non fecero fatica ad identificare come l'annuncio di una prossima offensiva contro Bilbao, occupata in effetti il successivo 19 giugno.[44]

A quest'ultimo proposito è opportuno ricordare che, nonostante la caduta di Bilbao fosse data ormai per certa già alla metà del mese, preceduta peraltro dalla frettolosa fuga della locale municipalità repubblicana, non mancarono nell'occasione le lamentele del generale Bernasconi, che il 17 giugno si disse preoccupato per quello che egli definiva un affrettato ritiro dei reparti aerei tedeschi da quel fronte settentrionale. Naturalmente anche tale dissenso venne registrato dalla GC & CS, così come lo fu l'ancora più rilevante rapporto dello stesso Bernasconi dell'11 giugno, con il quale venivano riassunti i presunti risultati conseguiti dai piloti italiani dall'inizio della guerra, identifi-

[43] HW 21/2, AS/0182 dell'8 giugno 1937.

[44] *Ivi*. Per un'efficace sintesi riguardante la campagna nei Paesi Baschi e lungo la costiera cantabrica cfr. F. Lannon, *The Spanish civil war 1936-1939*, cit., pp. 51-55.

candoli in 204 aerei nemici abbattuti contro 37 dei nostri, cui si aggiungevano altri 50 velivoli italiani perduti per incidenti o per «fuoco amico», mentre sarebbero state 21 le navi repubblicane colpite più o meno gravemente dalle bombe italiane.[45]

Un contemporaneo e significativo esempio di «fuoco amico», verificatosi però in mare, fu quello che coinvolse il citato piroscafo italiano *Madda*, colpito e danneggiato da nostri aerei il 15 giugno 1937 al largo delle coste algerine e poi rifugiatosi a Gibilterra sotto la scorta del cacciatorpediniere *Nicolò Zeno*. Ancora oggi la storiografia italiana attribuisce questo attacco ad aerei repubblicani, mentre è ironico il fatto che gli inglesi abbiano invece conosciuto la verità solo poco tempo dopo, grazie al loro servizio crittografico. Infatti la GC & CS studiò l'accaduto fin dal 19 giugno e risolse definitivamente tale dilemma il 7 luglio, dopo aver completato la laboriosa interpretazione del lungo rapporto inviato a Roma il 16 giugno dal Comando aereo italiano in Spagna. Questo comunicato ammetteva l'errore da parte di due nostri *S.81*, ma chiedeva comprensione, attribuendo l'accaduto sia alla presunta somiglianza della sagoma del *Madda* a quella del piroscafo spagnolo *Mar Blanco*, sia alle cattive informazioni fornite dalla ricognizione nazionalista e alla superficialità dell'osservatore spagnolo presente a bordo di uno dei due bombardieri protagonisti dell'azione.[46]

Questo episodio non fu di poco conto, perché proprio l'inesistente quanto propagandato attacco repubblicano al *Madda* venne addotto come pretesto dal governo italiano per imitare la Germania e ritirare il 23 giugno 1937 le proprie navi dal Comitato internazionale di controllo maritti-

[45] HW 21/2, AS/0185 dell'11 giugno e AS/0188 del 18 giugno 1937. Nel primo dei suddetti rapporti crittografici sono anche riferite le decrittazioni riguardanti sia le missioni e le ore di volo svolte da diversi nostri reparti sui cieli cantabrici tra il 4 e il 9 giugno, sia la relazione del combattimento svoltosi il 4 giugno su Bilbao tra 10 *CR.32* del capitano Viola e due formazioni di caccia repubblicani, per un totale di 16 velivoli, sette dei quali sarebbero stati abbattuti, sia infine la morte il 5 giugno del sergente pilota Guido Presel, alla memoria del quale veniva raccomandata l'attribuzione di una decorazione.

[46] HW 21/2, AS/0190 del 19 giugno e AS/0194 del 7 luglio 1937.

mo, entrato in vigore nelle acque spagnole soltanto il 20 aprile precedente.[47]

Continuava frattanto la sanguinosa lotta fratricida per il dominio dei cieli, fatta anche di episodi vergognosi come l'assassinio dei piloti catturati da ambo le parti. Era questo un comportamento talmente radicato da indurre qualche volta a memorabili eccezioni, come quella registrata il 3 giugno in campo italiano, allorquando lo stesso generale Bernasconi si scomodò a vietare la fucilazione di tre piloti repubblicani abbattuti e catturati, che sarebbero stati invece più preziosi come ostaggi da scambiare con il nemico alla migliore occasione. Naturalmente anche tutto ciò venne a conoscenza degli inglesi, sebbene con un certo ritardo.[48]

In quei giorni di metà giugno furono parimenti noti alla GC & CS gli specifici interventi aeronautici italiani in vista dell'accennata e decisiva offensiva contro Bilbao e che furono rappresentati da ripetuti bombardamenti nella zona di Santander e da voli di pattugliamento e di scorta condotti dai caccia *CR.32* dell'aviazione legionaria.[49]

All'inizio di luglio invece una particolare cura fu rivolta dai crittografi inglesi all'identificazione dei metodi che sovrintendevano all'abituale assegnazione di generalità false al personale italiano giunto in Spagna. L'8 luglio 1937 infatti fu redatto a Londra il seguente rapporto: «Sembra una pratica consolidata assegnare passaporti con false generalità a tutto il personale aeronautico italiano diretto in Spagna. Il 20 giugno sono stati emanati ordini a tutti i comandi in terra spagnola di trattenere passaporti di ogni genere che sarebbero stati restituiti solo dopo il rimpatrio. Il personale che avesse smarrito i passaporti sarebbe stato dotato subito di altri documenti similari, compilati con le stesse false generalità dal Consolato italiano di Siviglia o di altre città. Il personale che fosse giunto in Spagna senza tali passapor-

[47] Cfr. P. Rapalino, *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, cit., pp. 226 e 351 e F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., p. 264.

[48] TNA, fondo HW 21, cartella 2, cit., rapporto crittografico AS/0186 del 14 giugno 1937.

[49] HW 21/2, AS/0187 del 17 giugno 1937.

ti ne avrebbe ricevuto un esemplare a cura dei locali Consolati italiani, comprendenti le generalità false indicate e scelte dal rispettivo comandante. Esempi di nominativi falsi: Albano corrispondente a Boetti, Pecori al cap. Maccagno, Celli al ten. Monico, Ietti al ten. Franceschi, Giglio al serg. Chianese, Costiglini al serg. Costigliolo e Arsin al sott.le Steffi, mentre al serg. Scala non era stato ancora assegnato alcun nome fittizio».[50]

Oltre a ciò, la GC & CS non accantonò certamente il rilevante lavoro di analisi concernente il potenziamento della componente aeronautica italiana in terra spagnola, come emerge dai rapporti crittografici di metà luglio in cui sono riferite le risultanze delle informazioni acquisite. Tra queste compare l'annotazione che una nuova stazione radio era stata resa operativa dagli italiani il 12 luglio ad Ávila e che essa possedeva il codice di chiamata UPT. Ancora più importante fu la segnalazione inglese circa la formazione di un altro nostro gruppo caccia, costituito a Siviglia agli ordini del maggiore Liotta con gli aerei della 31ª e della 32ª squadriglia giunti in precedenza, cioè tra la fine di aprile e l'inizio di maggio. A Londra poi risultava che questo gruppo fosse stato quasi totalmente trasferito a metà giugno nelle province basche, lasciando a Siviglia soltanto due sezioni, raggiunte in seguito da altri due *CR.32* arrivati per via ferroviaria. Infine, sempre attraverso le decrittazioni dei rapporti operativi dell'aviazione legionaria, furono acquisite notizie particolareggiate sull'attività della nostra aviazione nelle Baleari, tra cui emergevano ad esempio quelle concernenti il bombardamento di Valencia del 13 luglio, eseguito da quattro trimotori *S.81* che avevano sganciato complessivamente 4.400 kg di bombe, infliggendo danni a due navi ancorate nel porto, pur sotto un intenso fuoco contraereo.[51]

Come era ormai consuetudine, anche radiomessaggi italiani di secondaria importanza continuarono a fornire ma-

[50] HW 21/2, AS/0195 dell'8 luglio 1937.

[51] HW 21/2, AS/0199 del 14 luglio 1937 e fondo HW 21, cartella 3: *G.C.& C.S. Air Section: activity by Italian Air Force in Spain and in Ethiopia, 15 July-26 November 1937*, AS/0200 del 15 luglio 1937.

teriale di studio e di analisi agli operatori della GC & CS. Di quest'ultimo genere fu, ad esempio, il dispaccio che annunciava l'atterraggio di fortuna effettuato il 15 luglio da due piloti italiani, tra cui il cap. Brambilla, dopo un combattimento contro bombardieri e caccia repubblicani, oppure il messaggio indirizzato a Roma il 27 luglio ed interpretato tre giorni dopo, in cui si denunciava un cattivo funzionamento delle cartucce da 12,7 mm per le mitragliatrici aeree e si preannunciava il conseguente rinvio in Italia dell'intero lotto di tali munizioni giunto in Spagna tra l'aprile e il maggio.[52]

Oltre a registrare queste informazioni minori, i crittografi britannici interpretarono nello stesso tempo la relazione operativa italiana del 26 luglio, da cui appresero che il bombardamento di Villanueva de la Canada era stato condotto quel giorno da due ondate di aerei decollati dall'aeroporto di Soria, e precisamente da una prima ondata di cinque *S.79* e un *BR.20* operanti da 4.000 metri e la seconda di sei *S.79* impiegati ad una quota di 3.400 metri. Fu altresì preziosa per gli inglesi la decrittazione del radiomessaggio delle ore 23.55 dello stesso 26 luglio, indirizzato a Roma dal generale Bernasconi e illustrante la contemporanea forza dell'aviazione italiana sul continente spagnolo, ammontante allora a 68 *CR.32*, 24 *Ro.37*, 20 *S.81*, 7 *S.79*, 7 *Ba.65* e un *BR.20*.[53]

Le suddette notizie sull'ammontare dell'aviazione italiana presente sul continente spagnolo vennero poi integrate da quelle sulla loro distribuzione territoriale. Già il 20 luglio infatti Londra aveva registrato la seguente dislocazione dei reparti aerei legionari «in vista delle prossime operazioni». A Saldana il 24° Gruppo da bombardamento, comprendente la 213ª, 214ª e 215ª Squadriglia, oltre ad una sezione della 18ª Squadriglia caccia. A Soria il 29° Gruppo da bombardamento, comprendente la 280ª e 289ª Squadriglia, oltre ad una squadriglia di *Ba.65* e una sezione della 18ª

[52] TNA, fondo HW 21, cartella 3, cit., rapporti crittografici AS/0201 del 17 luglio e AS/0217 del 30 luglio 1937.

[53] HW 21/3, tutto nel citato rapporto crittografico AS/0217 del 30 luglio 1937.

Squadriglia caccia. A Villarcayo il 6° Gruppo caccia, composto dalla 31ª e 32ª Squadriglia, oltre alla 120ª Squadriglia da ricognizione. A Saragozza il 16° Gruppo caccia, formato dalla 24ª, 25ª e 26ª Squadriglia. A Logrono la 128ª Squadriglia da ricognizione. Infine a Torrijos il 23° Gruppo caccia, comprendente la 19ª e 20ª Squadriglia. Erano infine elencati i nominativi dei comandanti italiani con i rispettivi incarichi: comandante superiore il generale Bernasconi, suo Capo di S.M. il colonnello Signorelli, comandanti di reparto il maggiore Aramu al 29° Gruppo da bombardamento, maggiore Liotta al 6° Gruppo caccia, maggiore Casero al 16° Gruppo caccia, maggiore Zotti al 23° Gruppo caccia, capitano Romano alla 128ª Squadriglia da ricognizione e capitano Colombo alla Squadriglia dei *Ba.65*.[54]

La GC & CS, pur tenendo sempre aggiornate le menzionate statistiche riguardanti la quantità, la qualità e la distribuzione delle nostre unità aeree in terra spagnola, conferì un peso almeno paritetico, se non superiore, alle informazioni crittografiche riguardanti il loro rendimento operativo. Pertanto il 22 luglio a Londra venne riassunta e commentata l'attività dell'aviazione legionaria a partire dal giorno 7 del mese, sottolineandone alcuni particolari ricavati sempre dai radiomessaggi italiani intercettati. Fu così registrato che il 23° Gruppo caccia del magg. Zotti avrebbe abbattuto un bombardiere e sei intercettori repubblicani, perdendo però un sergente pilota e dichiarando disperso il s.ten. Vercellino. Da parte sua il serg. pilota Alfonso Mattei si era lanciato con il paracadute, fortunatamente entro le linee nazionaliste, mentre lo stesso Zotti era rimasto ferito ed aveva effettuato un atterraggio di fortuna, al pari del s.ten. Larsimonti.[55]

Tale rapporto crittografico inglese infine concludeva riportando letteralmente il seguente giudizio sulle contemporanee operazioni, espresso dal Comando aereo italiano (gen. Bernasconi) e acquisito dalla GC & CS: «Data la considerevole ampiezza delle formazioni aeree nemiche, ammontanti

[54] HW 21/3, AS/0203 del 20 luglio 1937.
[55] HW 21/3, AS/0206 del 22 luglio 1937.

a 30-50 velivoli, le nostre aliquote da caccia sono state aumentate a cinque squadriglie, con un numero di 40 intercettori, perdite e danni permettendo. Dalle officine ci aspettiamo di ricevere circa una dozzina di "CR.32" da assegnare presto alle squadriglie. Durante i combattimenti di oggi e di ieri (6 e 7 luglio) sono stati riportati 18 abbattimenti nemici, dei quali cinque non confermati. Dodici di questi aerei nemici sono caduti all'interno delle nostre linee. Il comportamento del personale è stato al di sopra di ogni elogio. Io ho ricevuto un telegramma del Comando aereo nazionalista con le calorose congratulazioni per il magnifico lavoro svolto ieri e oggi dalle squadriglie di Torrijos».[56]

Nei giorni immediatamente seguenti furono ricostruiti a Londra anche i movimenti e le attività operative dell'aviazione legionaria durante la famosa battaglia di Brunete, annotando i correlati bombardamenti su varie località nei dintorni di Madrid, nonché lo spostamento di alcuni reparti aerei, le disponibilità di velivoli e le richieste di nuove strutture e rifornimenti a favore di diversi aeroporti italiani.[57]

Le questioni organizzative e logistiche costituirono in effetti una costante preoccupazione dei nostri Comandi aerei in terra spagnola, cosa di cui gli inglesi furono permanentemente consapevoli attraverso le consuete decrittazioni dei relativi messaggi. Ad esempio essi seppero il 29 luglio, grazie all'interpretazione di un radiocifrato del Comando aereo italiano di Vitoria del giorno 23, che i tedeschi avrebbero inviato a Palma di Maiorca un capitano, due tenenti e due militari di truppa «per riorganizzare le nostre locali comunicazioni radio». Contemporaneamente la GC & CS captò la notizia che cinque piloti italiani, precedentemente catturati dai repubblicani, erano rientrati ai rispettivi reparti il 19 luglio in seguito ad uno scambio di prigionieri e che essi rispondevano ai nomi di Cenni, Pesce, Bandini, Chianese, mentre le generalità del quinto personaggio erano state solo parzialmente interpretate e annotate come B...chi. Infine il 30 luglio i Comandi italiani di Soria e di Si-

[56] *Ivi.*
[57] HW 21/3, AS/0208 e AS/0213 del 22 e 26 luglio 1937.

viglia, su invito del Comando di Vitoria, segnalarono la rispettiva penuria di motori d'aviazione, a causa dei continui lavori di revisione e di collaudo.[58]

Con maggiore rapidità fu decrittato il 20 agosto un similare messaggio in codice del Quartier Generale aereo di Vitoria delle ore 13.45 del giorno precedente, che richiedeva direttamente a Roma l'urgente invio di cospicuo materiale bellico e precisamente di 20.000 bombe da 50 kg, 5.000 bombe da 12 kg, 20.000 bombe incendiarie da 2 kg e 50.000 spezzoni dello stesso peso.[59]

Nello stesso tempo i crittografi britannici continuarono a mantenere vivo il loro interesse nei confronti dei rapporti strettamente operativi trasmessi dai vari Comandi dell'aviazione legionaria. Questi riferivano per lo più i particolari sulle missioni offensive eseguite all'inizio di agosto in varie zone del continente, tra cui i bombardamenti del giorno 2 sull'aeroporto di Reus, del giorno 3 sull'aeroporto di Torrelavega e contro il piroscafo *Arenat* e del giorno 5 su Sagunto. Di contro risultò, sempre dalle contemporanee decrittazioni, che il 7 del mese un'incursione repubblicana su Palma di Maiorca aveva distrutto un *S.81* italiano e danneggiato altri due trimotori dello stesso tipo, oltre a due bombardieri tedeschi *He.111* di passaggio sull'isola, mentre il serg. pilota Achille Martino, lanciatosi all'inseguimento del nemico a bordo del suo *CR.32*, aveva abbattuto un bombardiere nemico. Emerse infine che un *Ba.65* italiano era rimasto danneggiato in un malaugurato incidente, avvenuto nell'aeroporto di Soria il 9 agosto.[60]

Di fronte al logorio dell'aviazione legionaria stanziata sul continente, attestato dalle notizie di contenuto sia logistico che operativo, il Quartier Generale dell'aviazione italiana provvide al trasferimento di altri tre moderni trimotori *S.79* da Palma di Maiorca a Siviglia, diramando l'11 agosto il se-

[58] HW 21/3, AS/0216 e AS/0219 del 29 luglio e 6 agosto 1937. Nel primo di questi due rapporti crittografici viene anche riferita la richiesta da parte del nostro gruppo caccia di Torrijos di sei mitragliatrici da 12,7 mm, di cui tre con espulsione sinistrorsa e tre con espulsione destrorsa.

[59] HW 21/3, AS/0237 del 20 agosto 1937.

[60] HW 21/3, AS/0220 del 9 agosto e AS/0223 dell'11 agosto 1937.

guente ordine, intercettato dagli inglesi il giorno 14 e così commentato: «I seguenti provvedimenti sono stati adottati dal Comando di Vitoria per trasferire tre "S.79" da Palma a Siviglia. Il Comando di Siviglia dovrà fornire previsioni meteorologiche ogni ora a partire dalle 06.00 del 12 agosto su lunghezza d'onda di 44,5 metri. Su richiesta degli aerei in volo Siviglia dovrà inoltre trasmettere segnali direzionali su una delle seguenti lunghezze d'onda: 720, 850 o 950 metri. Tali segnali direzionali consisteranno in una prolungata linea, seguita dal codice di chiamata SL7. Gli aerei decolleranno da Palma alle ore 06.00 (del giorno 12), tempo permettendo, ed useranno i codici di chiamata BRA, CDA e PBK».[61]

Nei giorni immediatamente seguenti l'attenzione generale venne rivolta anche al settore settentrionale, presso la costa cantabrica, dove il 17 e 18 agosto gli aerei italiani effettuarono ripetute incursioni per contrastare l'estrema controffensiva repubblicana. Nella circostanza i decrittatori inglesi misero in chiaro molti particolari, come il numero e il tipo dei nostri velivoli coinvolti, le rispettive ore di volo, il carico esplosivo riversato sui singoli bersagli, la perdita di un *Ro.37* con il decesso dei tenenti Giuseppe Somalvico e Giorgio Busca, rispettivamente pilota e osservatore, e il mortale incidente occorso al sergente pilota Giulietti, il cui aereo si era infranto al suolo in seguito ad un'avaria.[62]

Alla GC & CS non sfuggì nemmeno che in precedenza, ed esattamente il 14 agosto, tre *S.81* di Palma di Maiorca avevano bombardato Port Mahon nell'isola di Minorca, perdendo però il trimotore del cap. Chiapparo, che poi un comunicato repubblicano del 15 dava come precipitato in località Ciudadela de Minorca, con conseguente morte di quattro membri dell'equipaggio e la cattura degli altri due.[63]

Sempre all'aviazione italiana delle Baleari appartennero le successive operazioni che suscitarono l'attenzione degli in-

[61] HW 21/3, AS/0227 del 14 agosto 1937. Il trasferimento di quei tre bombardieri *S.79* da Palma a Siviglia venne poi ritardato al 13 agosto, come rilevato correttamente nel rapporto crittografico AS/0233 del 18 agosto 1937.
[62] HW 21/3, AS/0233 e AS/0238 del 18 e 23 agosto 1937.
[63] HW 21/3, AS/0231 e AS/0235 del 17 e 19 agosto 1937.

glesi, i quali seguirono attentamente soprattutto l'incursione del 22 agosto compiuta sul porto di Cartagena da tre *S.81* di Palma di Maiorca, annotando anche alcuni particolari, come le avverse condizioni meteorologiche incontrate dagli incursori e il lancio sul bersaglio di 2.400 kg di esplosivo. Dalle solite decrittazioni fu inoltre accertato che il giorno precedente erano decollati da Palma tre sovraffollati *Br.20* in transito per Siviglia, caratterizzati dai codici di chiamata BA, MU e ST su lunghezza d'onda di 39 metri, che trasportavano complessivamente quattro ufficiali, cinque sottufficiali e dieci avieri specialisti. In occasione di quel trasferimento, gli operatori della GC & CS annotarono per inciso che la suddetta lunghezza d'onda era generalmente usata per comunicazioni sia dall'aviazione legionaria di base a Palma, sia dai reparti aerei italiani della Sardegna cooperanti con le forze navali.[64]

Appena scattata la controffensiva repubblicana in Aragona, che poi sarebbe fallita, l'Intelligence britannico accentuò il suo interesse alle operazioni aeree in quel settore, rilevando ad esempio che nella mattina del 26 agosto, cioè appena due giorni dopo l'attacco repubblicano a Saragozza, sette nostri *S.79* del 29° Gruppo avevano bersagliato locali concentramenti di truppe, con relativo sgancio di 8.450 kg di bombe dall'altezza di 3.000 metri e sotto un'intensa reazione della contraerea repubblicana. Fu altresì noto a Londra che alle 17.00 dello stesso giorno cinque *S.79* avevano effettuato un'incursione su Pina e Osera, sempre sul fronte di Saragozza, sganciando 6.050 kg di bombe da un'altezza di 3.800 metri, mentre venivano registrati alcuni trasferimenti di nostri caccia *CR.32* tra Siviglia, Logrono, Saragozza, Villarcayo e Torrijos.[65]

La GC & CS ricavò in quelle circostanze anche numerose informazioni sui contemporanei duelli aerei e sulle nostre perdite, tra cui quelle dei tenenti piloti Gilberto Caselli ed Enrico Ugolino, fino a quel momento ritenuti disper-

[64] HW 21/3, AS/0244 e AS/0245 ambedue del 25 agosto 1937. Nel secondo rapporto crittografico viene anche precisato che Siviglia aveva confermato l'arrivo dei tre *Br.20* alle ore 11.00 del 21 agosto.

[65] HW 21/3, AS/0252 del 31 agosto 1937.

si, nonché sul ferimento del capitano Degli Incerti. Londra venne perfino a conoscenza dei particolari di un incidente avvenuto sempre il 26 agosto nell'aeroporto di Soria, dove un *S.79* dell'aviazione nazionalista spagnola, appartenente al gruppo aereo Pardo e pilotato da un certo tenente Sánchez, era precipitato sulla pista incendiandosi mentre era in fase di decollo. Conseguentemente erano esplose le dieci bombe da 100 kg a bordo del velivolo, che avevano appiccato il fuoco a 27 contenitori di benzina e danneggiato un adiacente *S.79* italiano, mentre l'equipaggio del velivolo sinistrato si era messo in salvo.[66]

Il tempo necessario ai pochi operatori della GC & CS per interpretare le comunicazioni in codice della Regia Aeronautica (e per comprendere anche le sfumature del nostro linguaggio) venne progressivamente ridotto nella seconda metà del 1937 in seguito al potenziamento del personale. Se ne ebbero prove continue soprattutto nel corso delle operazioni militari nelle Asturie e in Aragona, che coinvolsero con alterne vicende il CTV italiano e l'aviazione legionaria tra l'agosto e l'ottobre di quell'anno. Rinviamo il lettore al prossimo paragrafo per l'esame particolareggiato delle informazioni crittografiche raccolte in quel periodo, limitandoci qui ad anticipare che gli inglesi furono interessati in quei frangenti non soltanto all'attività strettamente operativa, ma anche all'identificazione di nostri piloti impegnati in terra spagnola, tra i quali emerse con prepotenza Bruno Mussolini, figlio del Duce, celato sotto il nome di copertura di tenente Martini.

Infatti nella quarta pagina del rapporto crittografico AS/0269 del 5 ottobre 1937 si legge, tra l'altro, la seguente decrittazione: «Il tenente Martini sta bene. Egli ha preso parte oggi al bombardamento di Denia», ma nel sottostante commento dei crittografi inglesi viene aggiunto: «Pensiamo che sia altamente probabile che il tenente Martini sia il nome di copertura del tenente Bruno Mussolini».[67]

[66] *Ivi.*

[67] HW 21/3, rapporti crittografici da AS/0221 a AS/0269 comprendenti le decrittazioni tra il 9 agosto e il 5 ottobre 1937.

5. Il progressivo sviluppo operativo della GC & CS

I combattimenti innescati dalle accennate e quasi simultanee operazioni nelle Asturie e in Aragona tra la fine d'agosto e di ottobre del 1937 comportarono naturalmente un corrispondente impiego dell'aviazione legionaria. Non mancò quindi alla GC & CS il materiale di analisi e di studio, ricavato dall'intensificato gettito di radiocifrati della Regia Aeronautica, che condusse all'individuazione da parte britannica dei nostri interventi aerei pianificati o su allarme, all'identificazione del tipo e del numero dei velivoli via via coinvolti, al computo delle bombe sganciate, a quello delle ore di volo eseguite, all'annotazione dei presunti successi ottenuti e perfino all'accertamento delle missioni meno rilevanti, come i voli di ricognizione fotografica.

Entriamo con maggiori dettagli in questa fase della guerra civile spagnola, ricordando che il 3 settembre di quel 1937 Londra seppe che solo due giorni prima 3 *S.79* e un *Br.20* del 29° Gruppo della base di Soria avevano preso di mira da 4.000 metri un concentramento di truppe repubblicane ad ovest di Belchite, colpendolo con 48 bombe da 50 kg, mentre ben 51 *CR.32* avevano eseguito missioni di scorta e 5 *Ba.65* avevano portato a termine dodici pattugliamenti aggressivi. Tuttavia il logorio dei velivoli si fece ben presto sentire, tanto da indurre il Comando di Vitoria ad ordinare a quello di Siviglia l'urgente invio a Soria di specifico materiale aeronautico per i *CR.32*, la cui rimessa in efficienza veniva allora rallentata dalla penuria di pezzi di ricambio.[68]

La crisi logistica che colpì in quei frangenti l'aviazione legionaria costituì uno dei temi maggiormente evidenziati a Londra, dove fu perfino nota l'entrata in vigore di un regime di razionamento delle nostre scorte di oli combustibili. Furono altresì decisive al riguardo le decrittazioni del 6 e dell'11 settembre di due messaggi scambiati tra il Quartier

[68] HW 21/3, AS/0255 del 3 settembre 1937, che include anche una decrittazione di un dispaccio del Ministero dell'Aeronautica secondo cui il cap. Maccagno era stato ferito in combattimento e fatto prigioniero dai repubblicani, per essere infine ricoverato in un ospedale di Madrid.

Generale dell'aviazione legionaria e il Ministero dell'Aeronautica. Con il primo radiocifrato, datato 2 settembre, il Comando di Vitoria, dopo aver dipinto la preoccupante situazione logistica, chiedeva accoratamente a Roma di non posticipare oltre il 15 del mese l'arrivo in Spagna del mercantile *Aniene* con il suo carico di carburante. La risposta di Roma del 5 settembre, parimenti interpretata dagli inglesi, assicurava che la suddetta nave sarebbe salpata nei giorni successivi per la Spagna, seguita subito dopo dal piroscafo *Morandi* con un carico di 40 *CR.32* e dei preziosi pezzi di ricambio richiesti in precedenza.[69]

Condizionati dalla penuria di carburante, i bombardieri italiani di base a Soria rallentarono le loro incursioni, per essere infine costretti all'impotenza dai sopravvenuti e locali temporali che perdurarono fino al 19 settembre, lasciando così all'aviazione delle soleggiate Baleari il privilegio esclusivo dell'offensiva. Il 15 del mese infatti 5 *S.81*, decollati da Palma, attaccarono il porto di Valencia, riportando buoni risultati secondo il resoconto giornaliero, interpretato entro quarantott'ore dai crittografi britannici.[70]

Le migliorate condizioni meteorologiche permisero al Comando di Soria di riprendere una certa attività, inviando il 19 settembre 6 *S.79* a colpire da 4.100 metri l'aeroporto di Sarinena, ad est di Saragozza, con 30 bombe da 100 kg e 36 bombe da 50 kg, mentre 33 *CR.32* compivano sette pattugliamenti. La GC & CS interpretò entro due giorni tutti questi particolari, così come un nuovo scambio di messaggi tra Roma e Vitoria, avvenuto tra il 22 e il 23 settembre e concernente la paventata cessione all'Aeronautica nazionalista di 10 dei 37 *CR.32* giunti recentemente in Spagna. La questione fu chiusa con il rifiuto del Comando dell'aviazione legionaria di privarsi di tali velivoli, poiché essi «erano già otto in meno rispetto a quelli richiesti il 28 agosto».[71]

[69] HW 21/3, rapporti crittografici AS/0256 e AS/0258 del 6 e 11 settembre 1937, nel primo dei quali si evidenziò anche che dal 1° del mese la stazione radio di Villarcayo era stata chiusa e che al suo posto era stata attivata la stazione di Alfamen con lo stesso codice di chiamata CV3.

[70] HW 21/3, AS/0259 del 17 settembre 1937.

[71] HW 21/3, AS/0262 e AS/0265 del 21 e del 25 settembre 1937.

A fine mese, mentre continuavano ad affluire a Londra le informazioni sul numero e sul tipo dei velivoli italiani effettivamente impegnati nel settore di Saragozza (9 *S.81* il 24 settembre e 3 *S.79* con 3 *Br.20* il 27 del mese, scortati da 16 *CR.32*), la GC & CS non fece mancare le notizie sul numero globale dei velivoli italiani via via disponibili, cioè al momento impiegabili, sia sul continente spagnolo, sia nelle Baleari. La fonte era rappresentata, come al solito, dalle interpretate radiocomunicazioni tra i vari Comandi dell'aviazione legionaria e tra questi e il Ministero. In tal modo Londra seppe il 30 settembre che tre giorni prima la R. Aeronautica poteva utilizzare sul continente 101 *CR.32*, 22 *Ro.37*, 18 *S.81*, 10 *S.79*, 6 *Ba.6* e 4 *Br.20*, mentre aveva efficienti nelle Baleari 12 *CR.32*, 7 *S.81*, 2 *Cant Z.501* e 2 Macchi *M.41*. Nello stesso tempo gli inglesi raccolsero anche la curiosa informazione secondo cui il Comando aereo di Soria non era più in grado di «sviluppare» le immagini scattate dalla ricognizione per mancanza di carta fotografica (*sic!*).[72]

Dal rapporto crittografico del giorno seguente Londra dedusse comunque che l'accennata crisi logistica italiana era in via di superamento e che almeno i bombardieri di Soria continuavano ad operare intensamente, bersagliando il 28 settembre l'aeroporto di Lérida con 8 *S.79* e quello di Sarinena con 3 *Br.20*, mentre l'intero 23° Gruppo caccia del magg. Zotti era stato trasferito da Torrijos ad Almaluez, in base ad un ordine ricevuto il giorno 27. Nello stesso tempo la GC & CS rivelò anche l'intenzione dell'Aeronautica italiana di costituire prossimamente in Spagna una nuova formazione da caccia, ponendola al comando del cap. Antonio Vizzotto, nome di copertura Antonio Virgili, che risultava essere giunto sul continente iberico il 27 settembre.[73]

Di lì a poco si mise parimenti in evidenza l'aviazione delle Baleari, con i crittografi britannici che registrarono il locale lancio di incursioni su Sagunto il 7 ottobre e l'abbattimento di due aerei repubblicani ad opera della caccia di scorta, ma anche due concomitanti, sebbene infruttuose in-

[72] HW 21/3, tutto nel rapporto crittografico AS/0266 del 30 settembre 1937.
[73] HW 21/3, tutto in AS/0268 del 1° ottobre 1937.

cursioni nemiche su Palma, dove a Londra risultavano operativi 11 *S.79* (giunti di recente), 6 *S.81*, 10 *CR.32*, 2 *Cant Z.501* e 2 Macchi *M.41*. Secondo i contemporanei resoconti italiani intercettati, due dei bombardieri «rossi» incursori erano stati abbattuti dai piloti Rino Romeo e Leonardo Ferulli. Infine gli inglesi seppero che gli *S.79* di Palma avevano bombardato l'8 ottobre Tarragona e nel pomeriggio l'aeroporto di Reus e che alla data dell'11 ottobre «il tenente Martini (alias Bruno Mussolini) godeva di buona salute».[74]

Nemmeno le comunicazioni riguardanti singoli duelli aerei furono in quei frangenti trascurate dalla GC & CS, che tra l'altro registrò l'esito di un sanguinoso combattimento svoltosi il 12 ottobre tra 18 *CR.32* del 6° Gruppo italiano e circa 30 caccia repubblicani sui cieli aragonesi. Questo scontro, secondo l'intercettato resoconto italiano, si era concluso con l'abbattimento di 13 velivoli «rossi», ma anche con il mancato ritorno alla base dei piloti Alessio Nerini, Umberto Boschetto, Francis Leoncini, Ugo Corsi e Giuseppe Rigolli e con il ferimento del cap. Botto. L'esito delle contemporanee operazioni offensive fu invece riferito nei rapporti di missione diramati il 14 e 15 ottobre dal Comando aereo delle Baleari e parimenti decrittati dagli inglesi. Questa volta si trattava di due consecutive missioni di bombardamento contro Cartagena e Castellón de la Plana, su cui erano state sganciate rispettivamente 6.750 e 5.100 kg di bombe dirompenti, seguite da 30 e 15 ordigni incendiari da 20 kg.[75]

Da parte sua l'aviazione governativa spagnola non rimase inerte di fronte alle incursioni italiane e nazionaliste e reagì il 19 ottobre inviando nove bimotori a bombardare l'aeroporto di Siviglia, che però subì danni definiti «non gravi». Nell'occasione tuttavia il caccia *CR.32* del ten. Francesco Dominici venne investito dall'esplosione di una

[74] HW 21/3, AS/0272 e AS/0273 del 9 e 13 ottobre 1937. I messaggi contenenti le rassicurazioni sulla salute del presunto tenente Martini, identificato dalla GC & CS come Bruno Mussolini già dal 5 ottobre (si veda il citato AS/0269) divennero abituali e costanti, nonché regolarmente decrittati dagli inglesi, fino al rimpatrio di questo figlio del Duce.

[75] HW 21/3, tutto nel rapporto crittografico AS/0275 del 18 ottobre, in cui viene anche evidenziato nuovamente il sintomatico interessamento italiano per la salute del «tenente Martini».

bomba mentre tentava un decollo su allarme e si schiantò al suolo uccidendo il pilota. Di contro le squadriglie italiane delle Baleari colpirono il 20 ottobre i piccoli e ravvicinati porti di Vinaroz, Benicarlo e Peñíscola impiegando in totale 7.800 kg di bombe. Inutile dire che tutto questo venne parimenti a conoscenza dei crittografi inglesi.[76]

Essi inoltre continuarono ad interessarsi anche di vicende al margine delle operazioni belliche, come accadde ad esempio il 25 ottobre, quando completarono, seppure con un certo ritardo, la decrittazione di un radiocifrato del giorno 18 diretto a Roma da parte del Comando aereo italiano di Vitoria e in cui si esprimeva un'assoluta delusione per l'insoddisfacente rendimento dei nostri aerei d'assalto Breda *Ba.65*. Secondo il generale Bernasconi tale velivolo era stato sopravvalutato anche localmente dal cap. Colombo, comandante della squadriglia dei *Ba.65*, mentre le sue doti come aereo assaltatore sarebbero state almeno discutibili. Ad esempio la sua velocità a bassa quota era inferiore del 10% rispetto a quella del *CR.32*, il che, unitamente alla sua scarsa manovrabilità, lo rendeva una facile preda per i caccia nemici. In conclusione il *Ba.65* non veniva ritenuto valido né per condurre bombardamenti in picchiata, né per eseguire mitragliamenti a bassa quota, potendo semmai svolgere tale tipo di missioni solo in assenza di difese avversarie. Sarebbe stato invece più vantaggioso impiegarlo in quota, ad esempio nella ricognizione e nell'inseguimento di incursori nemici ancora più lenti. Conseguentemente si dichiarava al Ministero che una seconda squadriglia di *Ba.65* non era ritenuta necessaria.[77]

Anche il laborioso trasferimento all'aviazione nazionalista spagnola di sei *S.79* italiani basati nelle Baleari occupò per qualche giorno gli uomini della GC & CS. Tutto ebbe inizio con l'interpretazione di un messaggio del 1° novembre da cui emergeva che i suddetti velivoli avrebbero dovu-

[76] HW 21/3, AS/0277 del 22 ottobre 1937. Londra seppe inoltre che lo stesso 20 ottobre erano operativi a Palma di Maiorca 15 *CR.32*, 11 *S.79*, 8 *S.81*, 2 *Cant Z.501* e 2 Macchi *M.41*, che il successivo giorno 25 divennero rispettivamente 19, 11, 7, 2 e 2 secondo il rapporto crittografico AS/0280 del 27 ottobre 1937.

[77] HW 21/3, AS/0279 del 25 ottobre 1937.

to essere consegnati ad un certo comandante Goma che, insieme ad altri piloti spagnoli, era appena giunto a Palma provenendo dall'Italia, dove aveva siglato gli ultimi accordi. Il 2 novembre un altro radiocifrato delle ore 13.35 invitava il comandante Goma a partire con quegli *S.79* da Palma per Siviglia appena possibile. Tuttavia il 4 del mese il comandante Goma protestò con il proprio Comando di Salamanca per aver ricevuto dagli italiani solo i sei aerei di quel tipo anziché i dieci promessigli a Roma, cui avrebbero inoltre dovuto aggiungersi altri due velivoli da ritirare a Milano Malpensa, ma che risultavano al momento irreperibili. In conclusione, secondo il comandante Goma, gli spagnoli si aspettavano dagli italiani la consegna globale di dodici bombardieri e se ne trovavano in mano soltanto sei. La soluzione di compromesso vide alla fine il trasferimento dei soli sei *S.79* all'aviazione nazionalista, che però venne in qualche modo risarcita per il malinteso con l'aggiuntiva consegna dei 2 *Cant Z.501* e dei 3 Macchi *M.41* presenti allora a Palma.[78]

Il 12 novembre Londra seppe che i sei *S.79* erano partiti finalmente per Siviglia alle ore 10.30 del giorno 9, avendo come codici di chiamata le sigle AEFA, AILA, AMNA, ANOB, AHIB e ALMB ed essendo sintonizzati sulla lunghezza d'onda di 53 metri per comunicare con Palma e su quella di 900 metri per contattare Siviglia. I decrittatori britannici aggiunsero infine che «gli idrovolandi Cant Z.501 presenti a Palma stanno per essere trasferiti all'Aeronautica spagnola facendo seguito alla consegna dei sei S.79» e che i cinque residui *S.79* delle Baleari erano stati trasferiti a Soria il 12 novembre per rinforzare l'aviazione legionaria sul continente, lasciando quindi nelle Baleari soltanto 18 *CR.32*, 9 *S.81* e i 3 Macchi *M.41* ancora non accettati dall'aviazione nazionalista.[79]

Non bisogna dimenticare al proposito che il computo dei contingenti aerei italiani in Spagna e delle rispettive di-

[78] HW 21/3, AS/0286, AS/0287, AS/0289 e AS/0293 del 4, 5, 9 e 12 novembre 1937.

[79] HW 21/3, AS/0293 del 12 novembre, AS/0294 del 12 novembre e AS/0296 del 18 novembre 1937.

sponibilità logistiche rimase sempre un obiettivo prioritario della GC & CS, come dimostrano ancora una volta sia i rapporti crittografici del 6, 8, 12, 17 e 20 novembre 1937 per quanto riguardava l'aviazione legionaria stanziata sul continente, sia quelli dell'8, 17, 18, 19, 20, 21, 22 e 23 dello stesso mese per quanto concerneva le forze aeree delle Baleari. Naturalmente non furono nel contempo trascurati dagli inglesi i resoconti operativi che illustravano le principali azioni belliche intraprese da nostri reparti e i presunti risultati conseguiti da alcuni di essi, come avvenne per sei bombardieri di Palma di Maiorca che, suddivisi in due sezioni, presero di mira tra le 23.30 del 19 novembre e le 00.30 del giorno 20 i depositi di petrolio e il porto di Castellón de La Plana, lanciando in totale 4.800 kg di bombe e 54 spezzoni incendiari da 20 kg.[80]

In quei giorni gli inglesi seppero anche che altri sei *S.81* erano giunti a Palma il 21 novembre provenienti direttamente da Cagliari con i codici di chiamata DC, DC1, DC2, TR, TR1 e TR2 e che il suddetto bombardamento di Castellón de La Plana aveva suscitato critiche all'interno del Comando aereo italiano, perché era stato condotto con due ondate aeree troppo ravvicinate tra loro, cosa che aveva dato il tempo alla locale contraerea repubblicana di mantenere l'allerta. Furono altresì messi in chiaro i nostri timori relativi ad un probabilmente prossimo attacco repubblicano a Palma di Maiorca, nonché i movimenti contemporanei e futuri dei mercantili *Città di Bengasi* e *Franca Fassio*. Più in particolare gli inglesi presero nota che il primo di questi due piroscafi aveva lasciato Siviglia il giorno 24 novembre in direzione di Palma e che sarebbe ritornato a Siviglia il 7 dicembre, mentre il *Franca Fassio* avrebbe abbandonato il porto di Siviglia il 2 dicembre.[81]

Il citato e conosciuto arrivo a Palma degli ultimi sei *S.81* conferiva valore al sospetto britannico che gli italiani volessero rinforzare l'aviazione delle Baleari che, come detto, era

[80] HW 21/3, rapporti crittografici da AS/0290 a AS/0297 contenenti le decrittazioni tra il 4 e il 25 novembre 1937.
[81] HW 21/3, AS/0297 del 25 novembre 1937, pp. 4-5.

stata recentemente privata dei suoi *S.79*, in parte concessi all'Aeronautica nazionalista e in parte trasferiti sul continente. La prova dei fatti avvenne il 4 dicembre quando la GC & CS registrò che a Palma erano nuovamente presenti 12 nuovi *S.79*, che si aggiungevano ai locali 17 *CR.32*, 13 *S.81* e 2 Macchi *M.41*. In effetti questi *S.79* erano giunti sul posto a fine novembre e furono impiegati il 7 dicembre contro la fabbrica aeronautica di Reus, per essere poi destinati a martellare soprattutto Barcellona in un'intensa campagna aerea, monitorata con pari attenzione dai crittografi inglesi. Questi ultimi infatti rivelarono al riguardo che alle ore 15.00 del 7 dicembre 10 *S.79* avevano preso di mira la fabbrica di munizioni della capitala catalana, lanciando 20 bombe da 250 kg, 40 da 100 kg e 20 da 20 kg incendiarie, ma anche che subito dopo il decollo di questi 10 bombardieri, e precisamente alle ore 13.00 dello stesso giorno, sulla base di Palma si era scatenata un'incursione da parte di 28 bimotori repubblicani, 7 dei quali sarebbero stati abbattuti dalla vigile caccia legionaria. Quindi Londra registrò che l'8 dicembre 3 *S.79* avevano replicato l'attacco alla fabbrica di munizioni di Barcellona, lanciando su di essa 24 bombe da 100 kg e 12 incendiarie da 20 kg.[82]

Nel corso di questa fase operativa la GC & CS mise altresì in chiaro un preoccupato dispaccio inviato il 14 del mese dal comando aereo italiano di Vitoria a quello di Palma, contenente l'informazione che molte bombe lanciate tre giorni prima sul circondario del capoluogo catalano erano rimaste inesplose e che occorreva quindi sottoporre ad un riesame ispettivo almeno il 10% del munizionamento di caduta allora custodito nei depositi.[83]

Dalle decrittazioni del periodo vennero inoltre messi in evidenza – oltre ai tipi e al numero dei nostri aerei coinvolti nelle suddette missioni, alle rispettive ore di volo, alla quantità e qualità delle bombe sganciate e ai presumibili ri-

[82] TNA, fondo HW 21, cartella 4: *G.C.& C.S. Air Section: activity by Italian Air Force in Spain and in Ethiopia, 29 November 1937-17 March 1938*, rapporti crittografici AS/0305, AS/0307, AS/0308 e AS/0309 dei giorni 4, 7, 9 e 11 dicembre 1937.

[83] HW 21/4, rapporto crittografico AS/0312 del 17 dicembre 1937.

sultati ottenuti – anche vari nomi di piloti italiani, come quello del maggiore Martori, e alcuni importanti ordini operativi, come quello impartito l'11 dicembre dal Comando di Vitoria all'aviazione delle Baleari che sollecitava un'intensificazione dei bombardamenti sulle vie di comunicazione nemiche tra Sagunto e Barcellona.[84]

Secondo gli inglesi questa nuova campagna aerea contro le zone meridionali della Spagna repubblicana e soprattutto contro Barcellona costituiva la risposta italiana ad una specifica richiesta del generale Franco, che il 4 dicembre avrebbe particolarmente sollecitato una serie di mirate incursioni su obiettivi strategici lungo la fascia costiera mediterranea, compresi quelli sulla zona industriale della capitale catalana.[85]

Da queste disposizioni presero vita anche i successivi bombardamenti condotti sempre dall'aviazione italiana delle Baleari il 19 dicembre sulle fabbriche metallurgiche di Sagunto, sulla strada costiera tra Valencia e Castellón de la Plana e sulla stessa Barcellona, nonché le replicate incursioni del 22 e 24 dicembre ancora su Sagunto e su Castellón de la Plana, tutte operazioni di cui l'Intelligence britannico venne a conoscenza prima della fine del mese.[86]

Tale genere di missioni da parte dei nostri aerei di base a Palma di Maiorca non si interruppero nemmeno nei giorni prossimi al Capodanno, come dimostrato dai bombardamenti del 30 dicembre su Tarragona e sulla stessa Barcellona. Soprattutto gli attacchi alla capitale catalana continuarono a suscitare la massima attenzione dei decrittatori inglesi, che sottolinearono ad esempio come l'incursione del 30 dicembre fosse iniziata alle 12.30 da parte di 5 *S.79* che, malgrado il maltempo, confermarono di aver lanciato sul-

[84] HW 21/4, *ibid.*, pp. 1-6.

[85] HW 21/4, AS/0309 dell'11 dicembre 1937. In questo lungo rapporto crittografico vennero segnalati anche il bombardamento di Port Mahon sull'isola di Minorca da parte di tre *S.81* delle Baleari e i movimenti passati e futuri dei mercantili *Aniene*, *Franca Fassio* e *Città di Bengasi*.

[86] HW 21/4, AS/0314, AS/0315 e AS/0318 del 23, 28 e 30 dicembre 1937. Nel primo di questi ponderosi rapporti crittografici venne anche annotato che il 19 dicembre un *S.79* italiano era rimasto danneggiato in un incidente di decollo da Palma e che uno dei due piloti aveva riportato fratture multiple.

l'obiettivo 40 bombe da 100 kg e 20 da 20 kg incendiarie e di aver abbattuto un caccia nemico, mentre al termine della giornata risultavano ancora operativi a Palma 17 *CR.32*, 8 *S.79*, 10 *S.81* e 3 Macchi *M.41*.[87]

L'intensificata attività dell'aviazione legionaria nelle Baleari perdurò a lungo dopo l'inizio del nuovo anno, come dimostrato dai relativi resoconti italiani continuamente intercettati dagli operatori britannici in ascolto. Londra, ad esempio, seppe in quel periodo che il 7 e l'8 gennaio 1938 gli aerei di Palma avevano attaccato la ferrovia presso Sagunto e nuovamente Barcellona, mentre il 12 del mese essi avevano colpito la fabbrica aeronautica di Reus e vari obiettivi a Tarragona, sganciando complessivamente 48 bombe da 100 kg e 24 incendiarie da 20 kg. L'informazione allora più rilevante fu comunque la conferma dell'arrivo nelle Baleari nello stesso 12 gennaio di altri 12 *S.79*, che avrebbero formato sul posto il 27° Gruppo da bombardamento in base ad una precisa disposizione emanata da Roma il 31 dicembre precedente. Di contro però Palma ricevette il 13 gennaio anche l'ordine di trasferire a Saragozza quattro dei suoi *S.79*, muniti dei codici di chiamata LCT, LOF, LMR e LSA, cosicché alla data del 16 gennaio erano rimasti operativi nelle Baleari 19 *S.79* oltre a 18 *CR.32*, a 10 *S.81* e ai consueti 3 Macchi *M.41*, così come rilevato da Londra due giorni dopo.[88]

6. Il controllo inglese sull'attività aerea italiana nei primi mesi del 1938

Mentre si svolgevano i suddetti avvenimenti sul fronte meridionale e lungo la fascia mediterranea, riconducibili all'attività dell'aviazione legionaria delle Baleari, era iniziata a metà dicembre del 1937 la cruenta battaglia continentale di Teruel, il cui aspetto aeronautico fornì a Londra ulteriori pre-

[87] HW 21/4, AS/0319 e AS/0320 del 3 e 4 gennaio 1938.
[88] HW 21/4, AS/0325, AS/0329, AS/0330 e AS/0333 del 12, 14, 15 e 18 gennaio 1938.

ziosi insegnamenti sulla crescente influenza del potere aereo nelle moderne operazioni militari. Infatti la GC & CS, continuando ad interpretare ininterrottamente i radiocifrati della nostra Aeronautica e conoscendo quindi la sua potenzialità sul campo, che andava ad aggiungersi a quella della «Legione Condor» e a quella dell'aviazione nazionalista, fu in grado di prevedere esattamente le scarsissime probabilità di successo attribuibili alla locale controffensiva repubblicana.

In particolare i decrittatori britannici fornirono nella circostanza dettagliate notizie sulle singole azioni nei cieli di Teruel, che videro da parte italiana un proficuo impiego offensivo di bombardieri *S.81* e *Br.20* e una rinforzata difesa aerea, responsabile ad esempio dell'abbattimento di 8 velivoli nemici il 19 dicembre. Le informazioni di contenuto tattico furono però affiancate e integrate dall'altrettanto importante computo inglese dei velivoli dell'aviazione legionaria efficienti e quindi disponibili sul continente, che il 28 dicembre ammontavano a ben 107 *CR.32*, 17 *Ro.37*, 16 *S.81*, 9 *S.79*, 7 *Ba.65* e 6 *Br.20*.[89]

Le informazioni operative continuarono ad affluire a Londra nel gennaio del 1938, segnalando bombardamenti italiani su truppe nemiche a Tortejada e sui depositi di Corbalán, rispettivamente a nord e a nord-est di Teruel, nonché sulla rotabile Argente-Visiedo-Perales. Quindi il 7 gennaio fu intercettata la notizia che il 23° Gruppo caccia del magg. Zotti aveva abbattuto due giorni prima 7 caccia avversari, ricevendo solo lievi danni a cinque *CR.32*.[90]

L'aggressività dell'aviazione legionaria sul continente non accennò a diminuire nemmeno con le peggiorate condizioni meteorologiche della seconda metà di gennaio, come dimostrarono sia i bombardamenti sulle posizioni nemiche di Celadas e sul monte El Mulettón eseguiti il 17 del mese dagli *S.81*, sia gli attacchi di 6 *Br.20* sui trinceramenti a sud di Villalba Baja, con il totale sganciamento di 5.216 tonnellate di bombe. Naturalmente anche tutte queste informazioni raggiunsero Londra, insieme alla notizia che due piloti dei no-

[89] HW 21/4, AS/0315 del 28 dicembre 1937 e AS/0320 del 4 gennaio 1938.
[90] HW 21/4, AS/0320 e AS/0322 del 4 e 7 gennaio 1938.

stri caccia, tra cui Angelo Boetti, non erano rientrati alla base e che, al termine dei duri combattimenti di quel 17 gennaio, gli aerei italiani efficienti sul continente erano globalmente scesi di numero rispetto al rilevamento di fine anno, ammontando a 90 *CR.32*, 18 *S.81*, 15 *Ro.37*, 8 *Ba.65*, 7 *S.79* e 6 *Br.20*. La differenza quantitativa era data dalla somma dei velivoli abbattuti e quelli danneggiati e in riparazione.[91]

Alla fine di gennaio poi emerse a Londra che anche l'aviazione legionaria delle Baleari collaborava sempre più strettamente con i reparti di volo italiani con base sul continente, via via che le operazioni terrestri si spostavano progressivamente a levante, cioè dalla zona di Teruel alla valle del fiume Ebro. Di conseguenza si rinnovò l'interesse della GC & CS per l'attività delle nostre squadriglie di base a Palma di Maiorca, il cui monitoraggio in verità non si era mai interrotto.[92]

Considerato del resto l'accennato andamento delle operazioni, era logico prevedere che l'aviazione delle Baleari avrebbe sottoposto i collegamenti terrestri e ferroviari litoranei conducenti a Barcellona e i principali impianti dell'industrializzata Catalogna a bombardamenti aerei ancora più sostenuti di quelli scatenati degli ultimi mesi del 1937. Di conseguenza la GC & CS, analizzando con rinnovata cura le consuete relazioni giornaliere trasmesse dal nostro Comando delle Baleari, identificò gli obiettivi dei locali reparti aerei, l'ammontare delle bombe sganciate e dei colpi sparati contro caccia nemici, gli incidenti occorsi ad alcuni apparecchi, la forza dei vari reparti e perfino il numero delle rispettive ore di volo, come accadde per le operazioni tra il 13 e il 16 gennaio 1938.[93]

Ad esempio gli inglesi seppero che alle ore 11.30 e 12.30 del 15 gennaio 3 nostri *S.79* avevano colpito obiettivi militari a Barcellona, sganciando 48 bombe da 100 kg e 24 bombe incendiarie da 20 kg, mentre alle ore 15.00 altri 3 *S.79* ave-

[91] HW 21/4, AS/0337 del 20 gennaio 1938.

[92] Per una più ampia sintesi di quanto detto finora cfr. il già citato studio di A. Santoni, *L'Intelligence britannica negli Anni Trenta*, 1ª parte.

[93] HW 21/4, tutto in AS/0333 del 18 gennaio 1938.

vano preso di mira le acciaierie di Sagunto con 24 bombe da 100 kg e 12 spezzoni da 20 kg. Londra poi venne a conoscenza del fatto che l'abitato di Barcellona era stato nuovamente bersagliato nottetempo, e precisamente alle ore 23.30, da 3 *S.81* che avevano sganciato 12 bombe da 250 kg, mentre a mezzanotte altri 3 bombardieri dello stesso tipo, decollati sempre da Palma, erano stati costretti a rientrare alla base per noie meccaniche.[94]

Il 16 gennaio invece i decrittatori britannici avvisarono che i caccia *CR.32* delle Baleari avevano effettuato complessivamente 47 missioni per 62 ore e 25 minuti di volo, i bombardieri *S.79* 21 missioni per 31 ore e 25 minuti e i bombardieri *S.81* 16 missioni per 20 ore e 10 minuti. Il carico bellico sganciato complessivamente era stato di 12 bombe da 250 kg, 106 bombe da 100 kg e 52 spezzoni incendiari da 20 kg, mentre le mitragliatrici di bordo avevano sparato 540 colpi contro due soli caccia nemici apparsi nei dintorni. Infine fu noto agli inglesi che alle ore 07.30, 08.00, 11.00 e 11.30 di quello stesso 16 gennaio 1938 erano state effettuate quattro incursioni, ciascuna con 3 bombardieri *S.79*, su Valencia, Reus, Burriana e Castellón de La Plana e che una parte dei bombardieri allora efficienti a Palma di Maiorca (cioè 19 *S.79* e 10 *S.81*, che si aggiungevano a 18 caccia *CR.32* e ai 3 idrovolanti Macchi *M.41*) avrebbe dovuto spingersi nei giorni seguenti sulla regione di Teruel per collaborare con le squadriglie basate sul continente.[95]

Un altro esempio indicativo del crescente controllo inglese delle radiocomunicazioni italiane si ebbe il 18 gennaio 1938, quando consecutivi interventi aerei italiani presero di mira obiettivi lungo le coste mediterranee spagnole. La GC & CS infatti rilevò per quel giorno un'incursione di 3 *S.79* su bersagli nel basso corso del fiume Mijaras alle ore 09.00, un bombardamento di 3 *S.79* sul porto di Valencia alle ore 12.00 e un attacco di 3 *S.79* alla stazione ferroviaria di Castellón de la Plana alle ore 15.00. Fu anche accertata nuovamente la contemporanea disponibilità di velivoli italiani a

[94] *Ibid.*, pp. 1-2.
[95] *Ibid.*, pp. 2-3.

Palma di Maiorca, che risultò lievemente modificata rispetto a quella riscontrata due giorni prima, contando ora su 19 *S.79*, 17 *CR.32*, 11 *S.81* e 3 Macchi *M.41*.[96]

Dopo che anche i particolari dell'incursione su Barcellona del 19 gennaio erano stati rivelati dai decrittatori britannici, questi ultimi furono impegnati per più giorni ad interpretare un lungo radiocifrato del Quartier Generale dell'aviazione legionaria con sede a Vitoria, inviato il 18 gennaio a Palma di Maiorca, e l'altrettanto lunga risposta trasmessa il giorno seguente dal Comando delle Baleari. Premesso che entrambi i messaggi erano siglati con la formula «decifri personalmente», la vicenda riguardava il non nuovo fenomeno delle bombe italiane risultate inesplose nel corso soprattutto delle incursioni su Barcellona. Tale inconveniente forniva certamente materiale denigratorio alla propaganda nemica, ma al Comando di Vitoria risultava che perfino in campo nazionalista si tendesse ad evidenziare qualche particolare per sostenere che il personale tecnico dell'Aeronautica italiana non fosse all'altezza dei compiti e che quindi risiedesse in questa scarsa professionalità la vera causa del difettoso funzionamento delle nostre bombe. Di conseguenza il gen. Bernasconi, nell'ordinare una revisione di tutte le bombe presenti nei depositi delle Baleari, chiedeva parallelamente spiegazioni sul perché gli spagnoli franchisti fossero «a conoscenza di dettagli sull'organizzazione aeronautica italiana».[97]

La risposta di Palma del 19 gennaio, piuttosto risentita, assicurò che «le mancate esplosioni di bombe sono dovute al cattivo funzionamento dei detonatori a scoppio ritardato. Alcune prove eseguite in mare hanno registrato un'alta percentuale di mancata attivazione, cosa che non è accaduta con bombe prive di inneschi ritardati. Noi abbiamo pertanto sospeso l'impiego di detonatori con scoppio ritardato e chiesto al Ministero dell'Aeronautica di inviarci un tecnico esperto. La conoscenza da parte spagnola di tali difetti

[96] HW 21/4, AS/0337 del 20 gennaio 1938.

[97] HW 21/4, AS/0342 e AS/0349 del 21 e 26 gennaio 1938. Nel primo rapporto crittografico venivano citati alcuni particolari sugli incidenti aerei che avevano recentemente colpito l'aviazione delle Baleari e che avevano coinvolto due *S.81* nella notte del 18 gennaio e un *S.79* nella giornata del 19.

non è dovuta ad indiscrezioni divulgate dagli equipaggi di volo, come Lei sembra pensare, ma all'ascolto della radio repubblicana che ha reclamizzato la mancata esplosione di nostre bombe su Barcellona in un comunicato della sera del 15. È infine impossibile revisionare le scorte delle bombe con il personale disponibile, Io qui non ho abbastanza uomini». Se questo era il grado di sicurezza dei messaggi caratterizzati dalla sigla «decifri da solo», appare perfino scontata la condanna dell'intero apparato delle radiotrasmissioni in codice della Regia Aeronautica, che comunque, come abbiamo accennato e come vedremo meglio in seguito, non fu l'unico nostro sistema di comunicazioni segrete a rimanere vittima della GC & CS.[98]

Pur non avendo alcun motivo per sospettare che le trasmissioni cifrate della Regia Aeronautica fossero continuamente violate dagli inglesi, il gen. Bernasconi mirò proprio in quel periodo a migliorare l'intero sistema, disponendo che giungessero subito in Spagna alcune telescriventi e poi, a metà anno, che anche l'aviazione legionaria fosse dotata di macchine cifranti ENIGMA, come spiegheremo dettagliatamente nel prossimo paragrafo.

La questione delle telescriventi si aprì il 19 gennaio 1938 con la seguente richiesta n. 15822 trasmessa dal gen. Bernasconi al Ministero dell'Aeronautica: «L'aeronautica italiana in Spagna si trova in svantaggio nel campo delle comunicazioni rispetto all'aviazione spagnola e tedesca, che posseggono ambedue complete installazioni di telescriventi. Poiché gli allacciamenti sono ora disponibili, chiediamo cortesemente di inviare sei telescriventi CREED e anche, se possibile, otto operatori e uno specialista di installazione e manutenzione». Il 26 gennaio Roma rispose affermando che sarebbero stati necessari almeno quattro mesi per realizzare tutte le connessioni e che prima di tutto sarebbe stata indispensabile una missione esplorativa in Spagna da parte di un esperto per rendersi conto della quantità di personale, materiale e linee elettriche localmente occorrente. Date queste difficoltà, si chiedeva quindi al generale Berna-

[98] HW 21/4, AS/0349 del 26 gennaio 1938, cit.

sconi di riconsiderare la sua richiesta. Come al solito, questo scambio di corrispondenza riservata venne interpretato dalla GC & CS, sebbene con qualche giorno di ritardo.[99]

Stessa sorte ebbero i successivi messaggi sul medesimo tema delle telescriventi. Infatti il gen. Bernasconi non si dimostrò affatto disposto a cedere alla serie di difficoltà, reali o strumentali, prospettategli in materia dal Ministero dell'Aeronautica e il 10 febbraio replicò a Roma affermando che non esisteva alcuna necessità di inviare in Spagna tecnici in missione esplorativa, poiché gli allacciamenti per le telescriventi erano già esistenti sul posto. Tutto ciò che il Comando aereo di Vitoria richiedeva erano soltanto le macchine, otto operatori e un esperto di installazione e manutenzione delle telescriventi tipo CREED. Sarebbe stato preferibile ricevere all'occorrenza cittadini italiani, ma in caso di necessità sarebbe stato possibile addestrare e assumere i già rintracciati operatori spagnoli.[100]

L'intera vicenda, sempre seguita attentamente dai crittografi inglesi, sembrò risolversi il 13 febbraio, quando Roma autorizzò il Quartier Generale dell'aviazione legionaria a reclutare localmente telescriventisti spagnoli, non essendo disponibili operatori italiani. Nel frattempo stavano per essere spedite in Spagna telescriventi SIEMENS, insieme ad un esperto della ditta per l'installazione delle macchine. Queste però non parvero riscuotere il gradimento del Comando di Vitoria, che il 16 del mese replicò al Ministero ricordando che gli allacciamenti esistenti in Spagna erano predisposti per le macchine CREED e che inoltre i prodotti SIEMENS non erano ben accetti dal dipartimento spagnolo delle telecomunicazioni, per motivi rimasti ignoti.[101]

Naturalmente la GC & CS non dimenticò di tenere nel frattempo sotto controllo le radiotrasmissioni concernenti le operazioni nei cieli dei vari settori bellici. Tuttavia tra la fine di gennaio e i primi giorni di febbraio un fronte temporalesco ostacolò l'attività dell'aviazione italiana delle Ba-

[99] HW 21/4, tutto in AS/0352 del 31 gennaio 1938.
[100] HW 21/4, AS/0368 del 17 febbraio 1938.
[101] HW 21/4, AS/0380 del 3 marzo 1938.

leari, cosicché gli inglesi poterono annotare soltanto che il 2 febbraio i velivoli colà disponibili consistevano in 17 *CR.32*, 16 *S.79*, 9 *S.81* e 3 Macchi *M.41*, mentre il 10 del mese essi risultavano gli stessi, ma con in meno due bombardieri *S.79* sotto manutenzione.[102]

Condizioni meteorologiche meno proibitive sul continente permisero invece all'aviazione legionaria colà stanziata di svolgere, anche se con qualche difficoltà, alcune missioni offensive, come quelle del 2 febbraio contro la stazione ferroviaria di Monzón. In verità i cinque *S.79* impiegati nell'occasione erano stati dirottati su quest'ultimo obiettivo dopo aver trovato cattivo tempo sul loro originario bersaglio, costituito dalla centrale elettrica di Seira, sempre in Aragona, come correttamente registrato dai sempre vigili decrittatori britannici. Costoro conobbero anche la contemporanea incursione di cinque *Br.20* su posizioni nemiche a Huesca e la missione ricognitiva di un *Ro.37* nella regione di Cuevas-Portalrubio.[103]

La centrale elettrica di Seira fu alla fine bombardata il giorno seguente da 5 *S.79* scortati da 18 *CR.32* e nemmeno questa operazione passò inosservata a Londra, al pari di quella condotta il 10 febbraio da 12 *S.79* su Barbastro e sul ponte a Monzón, nello stesso momento in cui 5 *Ba.65* spezzonavano una batteria di cannoni in marcia sulla strada verso El Pobo e 5 *CR.32* mitragliavano una colonna di autocarri nemici a Corbalán.[104]

La vittoria nazionalista e del CTV italiano nella regione di Teruel in quel febbraio del 1938 fu in gran parte dovuta alla locale superiorità aerea dei coalizzati, cui contribuì in misura notevole l'aviazione legionaria. La GC & CS segnalò al riguardo una serie di risolutivi interventi degli *S.79* e degli *S.81* italiani in quel settore, come le incursioni del 16 del mese su Aliaga, Cobatilla e Cortes de Aragón e quelle del giorno seguente su Mansueto, Sierra Gorda, Santa Barbara, Corbalán e sulle colline 988 e 1015, con il lancio com-

[102] HW 21/4, AS/0356 del 3 febbraio e AS/0366 dell'11 febbraio 1938.
[103] HW 21/4, AS/0356 del 3 febbraio 1938.
[104] HW 21/4, AS/0359 del 5 febbraio e AS/0366 dell'11 febbraio 1938.

plessivo di 65.880 kg di esplosivi. Infine non sfuggì agli inglesi nemmeno la comunicazione secondo cui i legionari italiani sarebbero entrati per primi nella periferia di Teruel la sera del 19 febbraio.[105]

Da allora le operazioni si spostarono verso la costa mediterranea e lungo il medio e basso corso dell'Ebro, coinvolgendo sempre più decisamente, come anticipato, anche le squadriglie italiane delle Baleari. Già il 5 febbraio, con condizioni meteorologiche meno proibitive, 12 *S.79* di Palma, suddivisi in quattro sezioni, avevano preso di mira Tarragona, Reus, Sagunto e Alicante, con i crittografi inglesi che annotarono anche questa informazione, nonché l'indiscrezione secondo cui due caccia repubblicani erano stati distrutti mentre erano in fase di decollo dall'aeroporto di Reus.[106]

Nei giorni seguenti Londra seppe altresì che i bombardieri delle Baleari continuavano a prendere di mira gli stessi obiettivi sopra citati, così come i ponti sul fiume Mijares nei pressi di Villareal e lo smistamento ferroviario di Sagunto, e che le nostre forze aeree di base sul continente avevano attaccato all'inizio di marzo i più interni aeroporti di Sarinena e Almuniete, sganciando complessivamente 6.000 kg di bombe.[107]

Il 14 marzo la GC & CS completò la laboriosa decrittazione di un insolito ma significativo radiocifrato trasmesso da Salamanca a Palma di Maiorca cinque giorni prima e con il quale si chiedeva all'aviazione italiana delle Baleari di non colpire, durante le sue incursioni a lungo raggio, il carcere di San Antón a Cartagena, dove erano rinchiusi numerosi prigionieri politici nazionalisti. A tale scopo venivano fornite informazioni particolareggiate sull'ubicazione di quella prigione, situata assai vicino alla centrale elettrica della città, a sua volta distinguibile per due ciminiere alte e ravvicinate.[108]

[105] HW 21/4, AS/0372 e AS/0374 del 19 e 22 febbraio 1938. In quei frangenti giunse a Londra anche l'informazione secondo cui il 16 del mese due *CR.32* italiani erano entrati in collisione durante una missione di scorta e che uno dei piloti era deceduto.

[106] HW 21/4, AS/0362 dell'8 febbraio 1938.

[107] HW 21/4, AS/0375 del 24 febbraio e AS/0386 dell'8 marzo 1938.

[108] HW 21/4, AS/0395 del 14 marzo 1938.

In verità le forze aeree italiane ubicate a Palma di Maiorca avevano in quel momento altri obiettivi maggiormente connessi alle operazioni terrestri in corso. Infatti già dal giorno seguente, 15 marzo, Londra seppe che questi reparti continuavano allora a privilegiare come bersaglio Sagunto e le limitrofe vie di comunicazione, mentre l'aviazione legionaria basata sul continente si accaniva soprattutto contro concentramenti di truppe repubblicane tra il villaggio di Muniesa e il corso dell'Ebro, mitragliandole e spezzonandole con i *CR.32*, i *Ro.37* e i *Ba.65*.[109]

Non tutto però andava come previsto dagli italiani, che in quei giorni di metà marzo dovettero subire pesanti perdite aeree, naturalmente non sfuggite ai decrittatori inglesi. Costoro infatti completarono il 17 marzo la messa in chiaro del seguente resoconto del Comando dell'aviazione legionaria riguardante un significativo combattimento aereo del 14 marzo: «Alle ore 09.00 l'intero 6° Gruppo caccia, agli ordini del nuovo arrivato magg. Ciro Aiello, ha mitragliato truppe governative presso Alcaniz ed è stato a sua volta attaccato da un gran numero di 30 "Mosca" e 25 "Rata". Quattro "Mosca" e un "Rata" sono stati abbattuti. Da parte italiana risultano non rientrati e quindi dispersi lo stesso magg. Aiello e due altri piloti, tra cui Alberto Brondi. Altri 14 "CR.32" sono stati danneggiati e costretti ad atterraggi di emergenza. Il gen. Bernasconi ha gettato la responsabilità del rovescio sul magg. Aiello che era in azione per la prima volta e che ha condotto la sua unità ad attaccare con sfavorevoli condizioni di quota e di velocità. Il cap. Bianchi ha ricevuto l'incarico di comandante provvisorio del 6° Gruppo caccia». In conseguenza di quanto accaduto, sul continente venivano considerati operativi in quello stesso 14 marzo 88 *CR.32*, 19 *S.81*, 16 *S.79*, 16 *Ro.37*, 10 *Ba.65* e 5 *Br.20*.[110]

[109] HW 21/4, AS/0396 del 15 marzo 1938. In questo stesso rapporto crittografico venne anche riportata la nostra disponibilità aerea nelle Baleari alla data del 13 marzo, consistente in 18 *CR.32*, 13 *S.79*, 10 *S.81* e 3 Macchi *M.41*.

[110] HW 21/4, AS/0399 del 17 marzo 1938. Sotto la denominazione popolare di «Mosca» e di «Rata» si celavano i caccia biplani Polikarpov *I.15* e i monoplani Polikarpov *I.16* di costruzione sovietica.

7. Le rilevate incursioni italiane su Barcellona e sulla valle dell'Ebro e le macchine ENIGMA della Regia Aeronautica

L'avvenimento bellico più discusso della primavera del 1938 fu rappresentato senz'altro dai pesanti bombardamenti condotti dall'aviazione italiana delle Baleari contro il centro urbano di Barcellona, sotto i quali morirono quasi mille cittadini, cioè un numero di vittime largamente superiore a quello registrato nella tristemente famosa e pubblicizzata incursione su Guernica di un anno prima.

In occasione di questi attacchi indiscriminati alla capitale catalana i decrittatori britannici furono in grado di ricavare non la semplice cronaca, che avrebbe potuto essere facilmente estratta dai pur faziosi comunicati radio dei due belligeranti, bensì informazioni certe e dettagliate sui movimenti, la consistenza e il giornaliero coinvolgimento dei reparti aerei italiani, nonché sul loro periodico consumo di munizioni di caduta: tutte notizie che, al pari di quelle rivelate fino ad allora dalla GC & CS, erano di norma ritenute segrete ed erano pertanto comunicate in codice. Di siffatte informazioni, in verità, Londra aveva potuto beneficiare già a partire dalle accennate incursioni preliminari sulla stessa Barcellona, eseguite dall'aviazione delle Baleari nel gennaio e febbraio di quell'anno.[111]

Gli ancora più duri bombardamenti di marzo, diretti anche contro l'area urbana e densamente popolata della capitale catalana, non tardarono ad innescare vivaci proteste da parte di varie Nazioni, tra cui proprio la Gran Bretagna, che continuava a godere di informazioni di prima mano, fornite dall'ininterrotto lavoro della GC & CS. Nell'occasione, infatti, questo prezioso organismo di intelligence segnalò in dettaglio le modalità e gli esiti delle incursioni italiane su Barcellona effettuate nella notte tra il 16 e il 17 marzo, nella mattina e nella notte del 17 e nella mattina del 18 del mese. Più in particolare Londra venne a sapere il 19

[111] HW 21/4, AS/0333 e AS/0347 del 18 e del 26 gennaio 1938, AS/0361 e AS/0362 dell'8 febbraio 1938 e da AS/0389 a AS/0399 tra il 10 e il 17 marzo dello stesso anno.

marzo che il giorno 17 si erano succeduti sulla città 6 *S.79* alle ore 07.45, 5 *S.79* alle ore 10.00 e altri 5 bombardieri dello stesso tipo alle ore 14.00 e che il complessivo carico esplosivo sganciato era stato di 8 bombe da 250 kg, 112 bombe da 100 kg e 68 bombe incendiarie da 20 kg.[112]

Il 21 marzo poi i crittografi britannici precisarono che Barcellona era stata attaccata nella notte tra il 17 e il 18 marzo da 3 *S.81* alle ore 22.50, da 3 *S.81* alle ore 01.45 e da altri 3 *S.81* alle ore 04.15, con l'impiego di 36 bombe da 250 kg. Contemporaneamente la GC & CS specificò anche che il 18 marzo erano stati utilizzati su quel bersaglio urbano 3 *S.79* alle ore 07.00, 3 *S.79* alle ore 09.30, 3 bombardieri dello stesso tipo alle ore 13.20 e altri 3 *S.79* alle ore 15.10, con il lancio totale di 24 bombe da 250 kg, 48 da 100 kg e 30 da 20 kg incendiarie. Infine un resoconto italiano, interpretato dagli inglesi in quello stesso 21 marzo, riferì l'esito delle incursioni dichiarando testualmente che «colpi diretti sono stati inferti alla città e grandi esplosioni sono state osservate sui depositi munizioni del centro. La reazione contraerea e dei caccia è stata sostenuta, ma senza effetti».[113]

La capitale catalana continuò ad essere martoriata dai velivoli delle Baleari fino a quando il generale Franco, in disaccordo con gli italiani su quella dura campagna di bombardamento e premuto dall'indignazione internazionale, ordinò il 28 marzo che nessuna incursione sull'area urbana della metropoli fosse più intrapresa senza il suo consenso. Il governo di Burgos temeva inoltre che qualche nave neutrale ancorata a Barcellona potesse essere colpita inavvertitamente in quel tipo di bombardamenti a tappeto, conducendo all'esasperazione il già pesante clima politico internazionale. A tale proposito pochi giorni prima, ed esattamente il 25 del mese, gli inglesi avevano già decodificato un preoccupato messaggio delle ore 16.43 del 23 marzo con il quale anche il nostro Quartier Generale di Salamanca richiedeva al Comando aereo italiano di Palma di fare particolare at-

[112] TNA, fondo HW 21, cartella 5: *Activity by Italian Air Force in Spain and in Ethiopia. 18 March-8 July 1938*, rapporto crittografico AS/0402 del 19 marzo 1938.
[113] HW 21/5, tutto in AS/0405 del 21 marzo 1938.

tenzione a non colpire una nave britannica che, secondo gli avvertimenti di Londra, sarebbe giunta prossimamente a Barcellona per evacuare cittadini del Regno Unito.[114]

Frattanto era iniziata nello stesso mese di marzo l'offensiva nazionalista sul basso corso dell'Ebro, che mirava ad isolare Barcellona e la Catalogna ancora in mano governativa e che fu monitorata con la consueta diligenza dai decrittatori britannici. Essi, ad esempio, interpretarono il 30 marzo le relazioni dell'aviazione legionaria che illustravano i particolari delle incursioni di due giorni prima, condotte in successione da complessive 6 ondate di *S.79* e da 16 *S.81*, 4 *Br.20* e 6 *Ba.65* sulla valle del fiume Guadalope, affluente meridionale dell'Ebro, precisando inoltre che in quello stesso giorno erano operativi sul continente 93 *CR.32*, 18 *S.81*, 14 *Ro.37*, 12 *S.79*, 10 *Ba.65* e 5 *Br.20* italiani. In aggiunta a queste informazioni di carattere operativo e ordinativo, la GC & CS elencò dettagliatamente nello stesso 30 marzo la consistenza del carico trasportato dal mercantile *Aniene*, salpato dall'Italia nella notte tra il 26 e il 27 del mese e destinato a sbarcare rifornimenti per l'aviazione delle Baleari, tra cui 4 *Ro.37*, 5.000 bombe da 100 kg e 7.000 bombe da 50 kg.[115]

Ben presto gli accennati combattimenti nella bassa valle dell'Ebro si concentrarono attorno alla cittadina di Gandesa e ai limitrofi nodi stradali e ferroviari, naturali obiettivi dell'aviazione legionaria, tedesca e nazionalista. E fu nel corso di quella campagna militare che a Roma venne ideata la realizzazione di un documentario cinematografico propagandistico di carattere aviatorio. Infatti il 31 marzo il Ministero della Regia Aeronautica inviò al Quartier Generale dell'aviazione legionaria un messaggio, anch'esso interpretato dagli inglesi, con il quale chiedeva che nel documentario fossero ricreate le seguenti scene: il mitragliamento a bassa quota di trincee e di autocolonne nemiche da parte del *CR.32* del magg. Zotti, lo spezzonamento di vari obiettivi da parte di alcuni *Ba.65*, il

[114] HW 21/5, AS/0414 del 25 marzo 1938. La proibizione del generale Franco di bombardare il centro abitato di Barcellona ebbe vita breve, venendo grandemente mitigata il successivo 1° giugno in seguito alle proteste del Ministero dell'Aeronautica italiano, come vedremo più oltre.

[115] HW 21/5, AS/0414 e AS/0416 del 30 marzo 1938.

bombardamento in quota eseguito da *S.79* e da *S.81*, ripetuti duelli aerei e un combattimento fittizio tra due *CR.32* e un *I.16* precedentemente catturato.[116]

Durante il mese di aprile le operazioni aeree si svolsero principalmente sul settore tra Gandesa e il mare e nel corso di quei combattimenti divenne noto a Londra che il giorno 5 era precipitato il *CR.32* del ten. Giorgio Tugnoli e che nelle stesse ventiquattr'ore erano stati ritrovati i resti del cap. Tommaso Parini e degli altri sette componenti dell'equipaggio dell'*S.79* abbattuto dalla contraerea governativa alle 13.00 del 28 marzo. La GC & CS rivelò inoltre che il giorno 3 l'aviazione italiana delle Baleari era tornata a bersagliare gli ormai consueti obiettivi di Sagunto, Benicarlo e Castellón de la Plana, spingendosi però a colpire questa volta perfino l'aeroporto di Gerona a nord-est di Barcellona, dove erano stati contati circa venti velivoli nemici. Infine la decrittazione di un messaggio emanato dal nostro Comando aereo di Palma alle ore 20.05 dell'8 aprile rese noto l'arrivo sul posto di 8 nuovi *S.79* provenienti direttamente dall'Italia.[117]

Il 12 aprile l'aviazione legionaria stanziata sul continente subì un'altra perdita sotto forma di un *S.79* che, durante un bombardamento su Cherta, prese fuoco ed esplose in volo, probabilmente a causa di uno spezzone incendiatosi prematuramente appena dopo essere stato sganciato. Secondo il comunicato italiano, dalla cui decrittazione gli inglesi trassero le notizie qui riferite, erano considerati dispersi e probabilmente deceduti i seguenti membri dell'equipaggio di quel velivolo: tenenti Rovis e Tartarini, serg. Brancato e aviere Ambrogi, mentre sembrava che il caporale Antonio Ucci fosse riuscito a paracadutarsi e fosse stato catturato dai repubblicani.[118]

[116] HW 21/5, AS/0421 del 4 aprile 1938.

[117] HW 21/5, AS/0424 del 7 aprile e AS/0426 e AS/0427 del 12 aprile 1938. La scomparsa del *S.79* del cap. Parini era già stata tempestivamente registrata dagli inglesi nel rapporto crittografico AS/0415 del 29 marzo 1938, mentre in Italia l'equipaggio di quel velivolo venne inizialmente considerato disperso.

[118] HW 21/5, AS/0430 del 19 aprile 1938. In questo rapporto crittografico è anche annotato che lo stesso 12 aprile il magg. Aiello era stato costretto ad un atterraggio di fortuna con il suo *CR.32*, venendo ferito alla testa e conseguentemente ricoverato in ospedale.

La sorte del caporale Ucci (nome fittizio Ussaro) ritornò di attualità qualche giorno dopo, esattamente il 14 aprile, grazie agli articoli dei quotidiani «Ce Soir» e «News Chronicle», che, nello svelare la cattura e la reale identità di questo aviere italiano, pubblicarono brani compromettenti del suo interrogatorio da parte dei repubblicani. In particolare, sempre secondo queste notizie di stampa, il prigioniero avrebbe fornito al nemico informazioni su argomenti molto delicati, tra cui il recente arrivo in Spagna di altri 8 *S.79*, effettivamente giunti nelle Baleari l'8 aprile, come abbiamo detto in precedenza. Il Quartier Generale dell'aviazione legionaria si trovò evidentemente in imbarazzo, tanto da limitarsi ad assicurare il Ministero, con un dispaccio inviato il 15 aprile e decrittato a Londra solo il 4 maggio, di aver ripetutamente raccomandato a tutto il personale in servizio in Spagna di osservare il massimo segreto in caso di cattura.[119]

Come ampiamente documentato fino ad ora, la principale fonte di informazioni per Londra era costituita dalle continue decrittazioni dei comunicati in codice inviati a Roma dai Comandi aerei italiani in terra spagnola e di quelli scambiati in sede locale. Occasionalmente le notizie così ricavate venivano messe a confronto e qualche volta integrate con quelle desunte dalle trasmissioni nazionaliste spagnole, allo scopo di ottenere indirette conferme alle conoscenze acquisite sulla nostra Aeronautica. Dalla metà di aprile del 1938, però, gli inglesi ritennero opportuno non utilizzare più le radiocomunicazioni nazionaliste come fonti di integrazione e di confronto. Infatti nel rapporto crittografico del 20 del mese un'annotazione della stessa GC & CS commentava esplicitamente che «considerando che le forze aeree italiane avevano avuto istruzione di non informare le autorità spagnole sulle proprie attività, contrariamente ai desideri del generale Franco, le comunicazioni del Quartier Generale spagnolo non potevano più essere considerate attendibili come fonte di conferme o smentite inerenti le attività aeree italiane».[120]

[119] HW 21/5, AS/0438 del 4 maggio 1938.
[120] HW 21/5, AS/0432 del 20 aprile 1938.

Di lì a poco comunque, e precisamente a metà giugno, sarebbe avvenuto un radicale mutamento nel sistema di radiocomunicazioni dell'aviazione legionaria, che gli inglesi rilevarono quasi immediatamente ma che richiese qualche tempo per essere nuovamente «penetrato», come preciseremo più oltre.

Continuava frattanto la coordinata azione delle nostre forze aeree localizzate sul continente e nelle Baleari, con queste ultime che infierirono soprattutto su Sagunto, Tortosa, Tarragona, Benicarlo, Vinaroz e Reus, mentre più all'interno l'aviazione legionaria eseguiva soprattutto attacchi di sostegno e di interdizione a vantaggio delle truppe a terra. In quei frangenti la GC & CS fu in grado di rivelare che il 15 aprile, in un'operazione congiunta tra velivoli d'attacco basati sul continente e undici bombardieri provenienti da Palma, era stato distrutto il ponte ferroviario di Tortosa e colpito in zona un treno carico di munizioni, mentre dieci *S.79* avevano danneggiato la linea ferroviaria litoranea all'altezza di Alcalá de Chisvert il 23 del mese e poi bersagliato la ferrovia a Badalona e il porto di Palamós, ambedue a nord-est di Barcellona.[121]

L'ancora regolare flusso di informazioni crittografiche fece altresì conoscere a Londra che il 25 aprile l'intera aliquota degli *S.79* italiani presenti sul continente si era trasferita da Logrono a Valenzuela, mentre i bombardieri delle Baleari avevano colpito duramente in quello stesso giorno i moli, i depositi e molte navi ormeggiate nel porto di Valencia. Ancora più rilevante fu però in quel periodo la decrittazione del seguente radiocifrato inviato alle ore 12.55 del 27 aprile dal generale Bernasconi al Comando aereo di Palma: «Il Quartier Generale nazionalista di Salamanca ha ricevuto dal Comando aereo spagnolo delle Baleari un rapporto sul fatto che il giorno 24 una sezione di "S.79" avrebbe sganciato le proprie bombe in mare anziché attaccare la rotabile Badalona-Palamós. Verificate cortesemente tale rapporto e soprattutto fate comprendere a tutto il persona-

[121] HW 21/5, AS/0432, AS/0433 e AS/0435 del 20, 25 e 27 aprile 1938.

le che gli obiettivi e i risultati delle missioni debbano rimanere assolutamente segreti (*sic!*). Tutto ciò anche al fine di evitare che il Quartier Generale spagnolo di Salamanca riceva rapporti ufficiali sull'attività aerea difformi da quelli che voi inviate a me».[122]

Alle ore 22.30 dello stesso 27 aprile il Comando aereo di Palma replicò a tali illazioni con un lungo e stizzito dispaccio, parimenti interpretato dagli inglesi, in cui si affermava che le informazioni degli alleati nazionalisti erano normalmente desunte dai comunicati degli avversari repubblicani, risultando quindi manipolate e inattendibili. Si assicurava invece che il 24 aprile due sezioni di *S.79* avevano efficacemente bombardato la ferrovia Badalona-Palamós e che esistevano prove fotografiche indicanti una serie di colpi a segno, pur non potendo escludere che qualche bomba fosse caduta in mare, considerato che tale ferrovia correva a soli 50 metri dalla spiaggia. Infine, con malcelato risentimento, si sosteneva che i rapporti operativi stilati a Palma erano da considerarsi sempre attendibili, oltre che comprovati da evidenze fotografiche, e si restava sorpresi dal fatto che il generale Bernasconi non avesse immediatamente contraddetto ogni ipotesi contraria, senza attendere conferme o precisazioni al riguardo.[123]

Nel mese di maggio non mutò né il tipo né la frequenza delle operazioni italiane sui cieli spagnoli, caratterizzate dai soliti bombardamenti lungo la valle dell'Ebro e frenate soltanto da frequenti condizioni meteorologiche avverse. Dalle soleggiate Baleari poterono invece essere lanciate con minori intralci le programmate incursioni contro le aree meridionali del fronte e sulle sue retrovie, come quelle del 5 e del 7 maggio condotte rispettivamente da 11 e da 8 *S.79* sul già martoriato porto di Valencia, dove furono anche affondati due grossi mercantili, almeno secondo la versione italiana captata dagli inglesi. Questi ultimi non distolsero nei giorni seguenti la loro attenzione da siffatti avvenimen-

[122] HW 21/5, tutto in AS/0437 del 2 maggio 1938.
[123] *Ivi.*

ti e vennero così a sapere che i bombardamenti sul porto di Valencia avevano avuto un seguito.[124]

La centrale crittografica inglese infatti tornò a segnalare concomitanti bombardamenti sui porti di Valencia e Barcellona nella notte tra il 13 e il 14 maggio ad opera rispettivamente di 4 e 3 *S.81* dell'aviazione italiana delle Baleari. Londra seppe inoltre che il maltempo imperversante sul continente il 15 e 16 maggio aveva consentito soltanto brevi ricognizioni di nostri *Ro.37* su Iglesuela del Cid, per un totale di cinque missioni e di cinque ore e mezzo di volo, nonché esplorazioni dal cielo su altre località, sempre sotto avverse condizioni atmosferiche protrattesi per almeno un'altra settimana.[125]

Durante il suddetto periodo di cattivo tempo, con il conseguente ristagno delle operazioni aeree, Londra seppe che il 21 maggio era iniziato un nuovo servizio postale tra Saragozza e Palma di Maiorca, utilizzando un bombardiere *S.79*, ma di maggiore interesse furono le successive informazioni crittografiche sulla ripresa delle azioni belliche da parte delle forze aeree italiane, in un clima meteorologicamente più favorevole. Il 23 maggio vennero pertanto registrati dalla GC & CS accaniti duelli aerei tra grosse formazioni di caccia contrapposti, con sette apparecchi nemici risultati abbattuti dall'attivo gruppo del magg. Zotti, che perse però il *CR.32* del serg. Boschelli. Risultò anche che solo mezz'ora dopo il gruppo caccia del magg. Francis aveva tentato l'attacco ad una formazione di 9 bombardieri repubblicani, venendo però respinto dalla reazione di 24 *I.16 Rata*, e che nella circostanza 2 *CR.32* erano entrati in collisione, costringendo i rispettivi piloti a paracadutarsi in territorio nemico.[126]

Situazioni operative del genere si ripeterono più volte sui cieli continentali, includendo anche incursioni sulle retrovie

[124] HW 21/5, AS/0440 e AS/0450 dell'11 e del 21 maggio 1938. Nel primo rapporto crittografico viene altresì precisato che il 7 maggio erano disponibili a Palma 17 *CR.32*, 15 *S.79*, 10 *S.81* e 3 Macchi *M.41*.

[125] HW 21/5, rapporti crittografici da AS/0446 a AS/0451 tra il 18 e il 23 maggio 1938.

[126] HW 21/5, AS/0451 e AS/0452 del 23 e 25 maggio 1938. Nel secondo rapporto crittografico si precisava anche che il 23 maggio gli italiani avevano a disposizione sul continente 87 *CR.32*, 19 *S.79*, 19 *S.81*, 16 *Ro.37*, 10 *Ba.65* e 5 *Br.20*.

nemiche da parte di nostri trimotori, che si spinsero fino ai dintorni di Tremp nella regione di Lérida, sganciando tra il 28 e il 29 maggio ben 29.000 kg di bombe, come annotato dai decrittatori britannici. Questi ultimi inoltre rilevarono in quei due giorni nuove incursioni sul porto di Barcellona, effettuate rispettivamente da 8 e da 6 *S.79* delle Baleari, nonché bombardamenti su Valencia, su Rosas e sulla centrale elettrica di San Adrián de Besos, in quest'ultimo caso però senza successo. Infine la GC & CS tenne sotto speciale osservazione anche le perdite di nostri piloti, come quella del sergente Gastone Picchini abbattuto il 31 maggio.[127]

Oltre alle notizie di contenuto tattico-operativo, Londra continuò a ricevere informazioni crittografiche relative al complessivo sforzo aeronautico italiano in Spagna in quegli anni di crisi internazionale che fecero da preludio alla Seconda guerra mondiale. Le fonti principali furono sempre i messaggi in codice scambiati tra i locali Comandi italiani e tra questi e il Ministero dell'Aeronautica, come il radiocifrato riepilogativo inviato a Roma dal Comando delle Baleari il 21 maggio e un similare rendiconto trasmesso il giorno seguente dal Quartier Generale dell'aviazione legionaria. Entrambi questi messaggi puntualizzavano i parametri fondamentali del complessivo impegno delle forze aeree insulari e continentali dall'inizio delle ostilità, segnalando rispettivamente 15.591 e 65.610 ore di volo, 1.344.490 kg e 3.785.600 kg di bombe sganciate e 64.551 e 533.524 colpi di mitragliatrice sparati.[128]

Una più complessa relazione, trasmessa al Ministero dal Quartier Generale dell'aviazione legionaria il seguente giorno 28, fu parimenti interpretata dagli inglesi, sebbene con un certo ritardo, facendo conoscere a Londra il rammarico

[127] HW 21/5, AS/0463 e AS/0468 del 31 maggio e 1° giugno 1938. Nel primo rapporto crittografico venne anche segnalato che i velivoli utilizzabili dall'aviazione legionaria delle Baleari il 29 maggio si erano ridotti a 14 *S.79*, 13 *CR.32*, 9 *S.81* e 2 Macchi *M.41*.

[128] HW 21/5, AS/0459 del 28 maggio 1938 contenente anche le decrittazioni che misero in evidenza sia gli interrogativi del generale Bernasconi a proposito di un incidente di volo del 19 maggio, sia i programmi di bombardamento che il Comando delle Baleari avrebbe dovuto svolgere tra il 21 e il 25 maggio su Barcellona, Valencia e Alicante.

del generale Bernasconi per il frequente cambio di personale nelle file dei propri piloti e per il troppo breve *tour of duty* ad essi assegnato. Nel medesimo messaggio veniva inoltre espressa la locale preferenza per i bombardamenti strategici rispetto a quelli tattici che, secondo lo stesso Bernasconi, esponevano gli equipaggi a rischi elevati. Infine la GC & CS decrittò in quei giorni di inizio giugno sia un altro resoconto dello stesso Quartier Generale in data 31 maggio, in cui si ammetteva che solo due equipaggi degli *S.81* erano allora abilitati alle operazioni notturne, sia la pronta replica di Roma, che lo stesso giorno richiese un elenco nominativo dei piloti non abilitati ai voli notturni, con l'intenzione di sostituirli al più presto.[129]

Continuavano frattanto ad affluire le informazioni crittografiche concernenti l'attività strettamente bellica dell'aviazione legionaria, come quelle relative alle azioni aeree continentali del 31 maggio e agli ordini del Comando aereo centrale per l'esecuzione di successivi bombardamenti su Linares de Mora ad opera di 15 *S.81*, 5 *BR.20* e 6 *Ro.37*. Londra seppe altresì che nel medesimo giorno 12 caccia italiani avevano attaccato col fuoco delle mitragliatrici e con spezzoni le truppe nemiche concentrate in quello stesso settore, perdendo, come già ricordato, il velivolo del sergente pilota Gastone Picchini, mentre altri 24 *CR.32* erano stati impiegati in azioni di scorta. Da parte sua l'aviazione delle Baleari risultava aver compiuto nello stesso 31 maggio bombardamenti su Badalona e su Granollers e pattugliamenti con i propri caccia per la durata complessiva di 79 ore e 15 minuti.[130]

La discussa proibizione imposta dal generale Franco alle squadriglie italiane di attaccare il centro abitato di Barcellona fu parzialmente rimossa il 1° giugno, in seguito alle proteste del nostro Ministero dell'Aeronautica, che alla fine ottenne l'autorizzazione a bombardare di nuovo il centro abitato del capoluogo catalano come atto di pura rappresaglia, cioè nel caso in cui si fosse materializzata una temuta incursione aerea repubblicana su Palma di Maiorca, preannunciata dall'Intel-

[129] HW 21/5, tutto in AS/0472 dell'8 giugno 1938.
[130] HW 21/5, tutto in AS/0468 del 1° giugno 1938.

ligence nazionalista per il giorno 3 del mese. Sia le richieste italiane di tal genere, sia la finale autorizzazione del generale Franco, sia le motivazioni addotte nella circostanza divennero rapidamente note a Londra solo ventiquattr'ore dopo.[131]

Di lì a poco però la GC & CS fu scossa da una notizia imprevista, rappresentata dalla scoperta che anche la Regia Aeronautica aveva intenzione di adottare le macchine ENIGMA per la cifratura delle proprie radiocomunicazioni. Il tutto venne accertato dalla decrittazione di un messaggio in codice del Quartier Generale dell'aviazione legionaria, diretto al Ministero dell'Aeronautica a Roma il 5 giugno 1938 e in cui si chiedeva che fossero «inviati in Spagna 16... (rotori?) ...per macchine cifranti ENIGMA». La specifica natura degli accessori richiesti a Roma non era stata esattamente identificata dai crittografi britannici, anche perché in quegli stessi giorni gli uomini della GC & CS erano impegnati a mettere in chiaro altri nostri messaggi similari, tra cui quello che indicava come IBERIA il nuovo sistema cifrante adottato dall'aviazione legionaria a partire proprio dalla mezzanotte dello stesso 5 giugno. Apparve tuttavia chiaro a Londra di essere al cospetto di un primo tentativo di meccanizzare le radiotrasmissioni dell'aviazione italiana in Spagna, al pari di quanto si era verificato da quasi un anno nella Regia Marina.[132]

Questo radicale mutamento richiedeva che tutte le strutture e modalità crittografiche fino ad allora adottate dalla sezione aeronautica (*Air Section*) della GC & CS fossero aggiornate per affrontare una nuova sfida, necessitando naturalmente di tempo e pazienza prima di produrre adeguati risultati, pur potendo avvalersi dell'esperienza dei colleghi decrittatori della Royal Navy impegnati da tempo con le radiocomunicazioni ENIGMA della Marina italiana. Vedremo nel

[131] HW 21/5, AS/0469 del 2 giugno 1938.

[132] HW 21/5, AS/0474 del 13 giugno 1938, pp. 1 e 3. In questo stesso rapporto crittografico venne anche riferito che il mercantile *Aniene* era salpato il 2 notte dall'Italia per portare a Palma di Maiorca 2.000 bombe da 10 kg, 20 motori Alfa 126, 3 motori Fiat A.20, 155 barili di oli minerali, 5 casse di pezzi di ricambio per i motori Alfa 126, 61 casse di pezzi di ricambio per i caccia *CR.32*, 32 casse di pezzi di ricambio per i bombardieri *S.79*, 20 casse di pezzi di ricambio per i bombardieri *S.81*, 3 casse di pezzi di ricambio per gli idrovolanti *M.41* ed altro materiale bellico.

prossimo paragrafo le conseguenze a breve termine di tale rivoluzione, mentre qui ci sembra opportuno sottolineare ancora una volta il grado di raffinatezza raggiunto all'epoca dalla GC & CS. Infatti, interpretando due relazioni del gen. Bernasconi trasmesse a Roma il 4 e 5 giugno, Londra seppe che 10 *CR.32* della squadriglia del cap. Orlando avevano sbagliato rotta e che 3 di essi erano addirittura atterrati nell'aeroporto repubblicano di Guadalajara, credendo di trovarsi invece a Logrono, pur volando in perfette condizioni meteorologiche. Soltanto uno di questi velivoli era riuscito a decollare di nuovo sotto il fuoco nemico, mentre il cap. Orlando venne alla fine sospeso e rinviato in Italia perché ritenuto responsabile di questo grottesco incidente.[133]

Nel frattempo si stavano verificando importanti avvenimenti anche in campo politico, riassumibili nel crescente disimpegno sovietico dalle vicende spagnole, a sua volta determinato principalmente dalle accennate problematiche interne legate alle cosiddette purghe staliniane e alle preoccupazioni suscitate a Mosca dalla pressione giapponese sulle lontane ma sensibili frontiere siberiane. Tutto ciò condusse, come abbiamo anticipato, alle nuove direttive impartite dal Cremlino al governo repubblicano di Juan López Negrín, che costrinsero quest'ultimo a respingere il flusso dei volontari e infine a proclamare il 21 settembre 1938 il ritiro incondizionato dal territorio spagnolo delle già depauperate «brigate internazionali», con grande sollievo in campo nazionalista, dove tale decisione venne subito sfruttata a livello militare e propagandistico.

8. La lotta contro i nuovi sistemi cifranti nella seconda metà del 1938

Non abbiamo finora alcuna prova che tutte o parte delle informazioni in possesso degli inglesi e ricavate dalla penetrazione dei codici aeronautici italiani siano state riferite da

[133] HW 21/5, tutto nel medesimo rapporto crittografico AS/0474 del 13 giugno 1938.

Londra alle autorità repubblicane spagnole, mettendole al corrente della generale strategia nemica, della quotidiana efficienza della contrapposta aviazione legionaria e perfino delle future missioni programmate da quest'ultima forza aerea nei casi in cui le decrittazioni di carattere operativo venivano completate entro le ventiquattr'ore.

Un certo numero di indiscrezioni ci fa intendere comunque che qualcosa del genere possa essere avvenuto e che l'Intelligence britannico sia stato autorizzato a fornire qualche informazione al legittimo governo repubblicano, soprattutto allorquando si intendeva salvaguardare navi mercantili inglesi da incombenti attacchi aerei italiani o nazionalisti, di cui la GC & CS era a conoscenza. Siffatte ipotesi sembrerebbero avallate da quanto scrive Ferdinando Pedriali, autore del più volte citato volume sull'aviazione legionaria, il quale, riferendosi ai ripetuti bombardamenti su Barcellona ad opera dei velivoli italiani delle Baleari, afferma che questi ultimi «ebbero la sorpresa» di trovare aerei da caccia repubblicani già in quota nel cielo della capitale catalana, che «probabilmente erano stati fatti preventivamente decollare sulla base di precise informazioni relative all'ora di decollo dei bombardieri da Palma de Mallorca ed alla loro presumibile ora di arrivo».[134]

A differenza delle suddette congetture, è oggidì invece documentata la caduta di rendimento della Sezione crittografica dell'Aeronautica inglese a partire dall'inizio di agosto e fino ai primi giorni di ottobre del 1938, cioè durante il periodo in cui venne completata anche dall'aviazione legionaria la messa in opera della cifratura meccanizzata, che era stata decisa, come detto, nel giugno precedente. Quei due mesi furono infatti necessari alla Air Section della GC & CS per cercare di identificare e poi penetrare le variabili e numerose «chiavi» cifranti delle ENIGMA da noi adottate anche in campo aeronautico: impresa indispensabile considerando che le eventuali e frammentarie informazioni sull'aviazione italiana ricavate dalle radiocomunicazioni degli

[134] F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit., p. 340.

alleati nazionalisti erano correttamente definite da Londra inaffidabili, poiché, come già ricordato, gli uomini del generale Franco erano tenuti accuratamente all'oscuro dei dettagli riguardanti le nostre operazioni aeree.

Tutto ciò venne del resto ribadito il 21 giugno da un'annotazione dei decrittatori britannici così concepita: «a causa del cambio del sistema cifrante da parte dell'aeronautica italiana, i rapporti operativi dei nazionalisti spagnoli saranno l'unica fonte di intelligence radiotelegrafica ricavabile dalla Spagna per un certo periodo. Tuttavia questo tipo di informazione dovrà essere considerato incompleto, poiché sappiamo che gli italiani hanno istruzione di non rendere partecipi delle proprie operazioni le autorità spagnole, contrariamente ai desideri del generale Franco. È ragionevole desumere che anche i tedeschi si attengano a simili istruzioni».[135]

Ciononostante continuarono ad essere intercettati per qualche tempo alcuni nostri messaggi aeronautici codificati ancora con il classico sistema manuale e che vennero pertanto decrittati dagli inglesi tra la fine di giugno e quella di luglio del 1938. In tal modo, ad esempio, Londra seppe il 29 giugno che due giorni prima «alcuni velivoli italiani avevano bombardato il porto di Valencia, colpendo quattro navi e causando grandi esplosioni su di esse. Gli aerei incursori sono stati attaccati da caccia, ma senza esito, mentre altri bombardieri avevano attaccato più a sud i porti di Alicante e di Gandia, centrando una nave e causando incendi».[136]

Quindi il 1° luglio la GC & CS rilevò che i velivoli italiani efficienti a Palma di Maiorca nel giorno precedente erano 14 *CR.32*, 13 *S.79*, 13 *S.81* e 2 Macchi *M.41*, mentre il 7 e l'8 dello stesso mese annotò che la stessa aviazione delle Baleari aveva rispettivamente bombardato nelle prime ore del 5 e durante il giorno 7 la zona industriale di Badalona e il più lontano aeroporto di Figueras, prossimo alla catena dei Pirenei.[137]

[135] HW 21/5, AS/0480 del 21 giugno 1938.
[136] HW 21/5, AS/0490 del 29 giugno 1938.
[137] HW 21/5, AS/0494, AS/0498 e AS/0499 del 1°, 7 e 8 luglio 1938.

La capacità inglese di interpretare ancora le residue relazioni ufficiali italiane trasmesse con i codici manuali è ulteriormente comprovata da molte altre informazioni operative ricavate dalla GC & CS nei restanti giorni di luglio e nei primi giorni di agosto di quel 1938. Esse riguardarono i bombardamenti dell'aviazione legionaria sulla zona industriale di Barcellona nella notte tra il 5 e il 6 luglio, sull'aeroporto di Figueras il giorno 7, sulla fabbrica Hispano Suiza a San Andrés nella notte tra l'8 e il 9, su Badalona nella notte tra il 9 e il 10, sul porto di Valencia il 10 del mese, su Cartagena nella notte tra l'11 e il 12, sul porto di Barcellona nella notte tra il 12 e il 13, su Valencia nella notte tra il 13 e il 14, sul porto di Alicante il 14 luglio, ancora su Valencia nella notte tra il 14 e il 15, su Barcellona e su Sagunto nella notte tra il 17 e il 18, sulla centrale elettrica di San Adrián de Besos e Badalona il giorno 18, su San Feliu il 24 del mese, su Tarragona il 26 e il 29, sul porto di Valencia lo stesso 29 luglio, sulle vie di comunicazione tra Tortosa e Tarragona il 2 e 3 agosto, sulla stazione di Águilas il 3 agosto, sul porto di Valencia il giorno 5 e sullo scalo ferroviario di Reus il 7 del mese.[138]

In quel tempo Londra poté beneficiare anche delle informazioni sulla distribuzione delle forze aeree italiane disponibili sia a Palma di Maiorca, sia sul continente. Esiste al riguardo perfino un tabella riassuntiva compilata dagli inglesi il 3 agosto e che riporta il numero dei vari velivoli a disposizione del Comando aereo delle Baleari nei giorni 23, 24, 25, 26, 27, 28 e 29 luglio, con gli *S.79* operativi che risultavano rispettivamente 17, 14, 17, 16, 16, 15 e 14, gli *S.81* assommanti a 14, 13, 13, 13, 11, 12 e 12, i caccia *CR.32* ammontanti a 20, 20, 21, 21, 20, 21 e 22, mentre degli idrovolanti Macchi *M.41* ne sarebbe rimasto solo uno efficiente. Dell'aviazione legionaria sul continente era inve-

[138] TNA, fondo HW 21, cartella 6: *G.C.& C.S. Air Section: activity by Italian Air Force in Spain, 9 July-20 October 1938*, rapporti crittografici AS/0501 del 9 luglio, AS/0502 del 12 luglio, AS/0503 del 14 luglio, AS/0507 del 16 luglio, AS/0508 del 18 luglio, AS/0510 del 21 luglio, AS/0513 del 26 luglio, AS/0514 del 29 luglio, AS/0517 del 2 agosto, AS/0518 del 3 agosto, AS/0519 del 5 agosto, AS/0521 del 7 agosto e AS/0522 del 9 agosto 1938.

ce fornita solo la situazione alla data del 25 luglio, che vedeva in efficienza 78 *CR.32*, 25 *S.81*, 22 *S.79*, 22 *Ro.37*, 10 *Br.20* e 7 *Ba.65*.[139]

Da quel momento però e per circa due mesi si materializzò, come detto, un quasi completo black out nelle informazioni crittografiche sull'aviazione legionaria, che cominciò a diradarsi soltanto nell'ottobre del 1938, quando anche i sistemi cifranti meccanizzati della Regia Aeronautica furono violati dalla Air Section della GC & CS e quando quest'ultima poté dare nuova linfa ai rapporti crittografici contenenti notizie di prima mano, cioè desunte direttamente, come in precedenza, dall'interpretazione delle relazioni operative italiane in terra spagnola. È da tenere presente tuttavia che, nonostante la maggiore sofisticazione della cifratura meccanizzata, i tempi di queste nuove decrittazioni non si dilatarono oltre misura, attestandosi attorno ai tre giorni, con punte maggiori allorquando si trattò di interpretare radiocifrati ENIGMA più lunghi e complessi.

Alcuni esempi renderanno più convincente quanto appena detto. I crittografi inglesi ripresero i loro successi il 7 ottobre comunicando che il giorno 4 gli italiani avevano bombardato nuovamente il porto di Barcellona, centrando anche due mercantili alla fonda, nonché l'aeroporto di Mahon a Minorca dove avevano danneggiato un aereo in sosta, mentre il giorno precedente essi avevano attaccato i porti di Dénia, Sagunto e Valencia. Tra l'8 e il 9 ottobre furono poi rilevate nuove incursioni di diversa efficacia, tra cui primeggiavano quelle su Barcellona, Valencia e Port Mahon.[140]

Il bombardamento aereo più pesante del periodo risultò comunque quello del 13 ottobre sulla zona portuale e industriale della stessa Barcellona, che venne considerato altamente proficuo nei susseguenti e trionfalistici rapporti italiani, regolarmente decrittati dagli inglesi sebbene con un certo ritardo. In quei nostri documenti operativi erano in effetti sottolineate le vistose esplosioni sui depositi e sulle

[139] Per tutto quanto detto si veda in HW 21/6 il rapporto crittografico AS/0518 del 3 agosto 1938.

[140] HW 21/6, AS/0576, AS/0577 e AS/0579 del 7, 8 e 9 ottobre 1938.

banchine e gli incendi causati a bordo di numerose navi ancorate, nonché la reazione infruttuosa della contraerea repubblicana e l'altrettanto fallito intervento difensivo da parte di tre caccia governativi. Londra seppe inoltre che nello stesso giorno Tarragona era stata attaccata dall'aviazione legionaria e che il 14 del mese due squadriglie italiane avevano preso di mira Figueras, colpendo la stazione ferroviaria e le locali fabbriche di munizioni.[141]

Nel medesimo rapporto crittografico fu infine precisato che gli aerei efficienti a Palma di Maiorca nei giorni 10, 13 e 17 ottobre erano rispettivamente 15, 14 e 14 *S.79*, 12, 12 e 14 *S.81* e 10, 9 e 9 *CR.32*, mentre il 26 ottobre venne riferita, con una rapidità superiore agli ultimi standard interpretativi, la locale situazione esistente il giorno 24 e che vedeva gli *S.79* disponibili scendere a 13, gli *S.81* attestarsi anch'essi sulle 13 unità e i *CR.32* operativi aumentare a 12. Sul continente invece, dopo le perdite, i danneggiamenti e i trasferimenti, gli aerei efficienti sotto la stessa data del 24 ottobre erano ridotti, sempre secondo le decrittazioni britanniche, a 62 *CR.32*, 24 *S.79*, 12 *Ro.37*, 11 *Ba.65*, 10 *Br.20* e solo 4 *S.81*.[142]

Nel frattempo erano divenute note a Londra altre missioni delle squadriglie italiane su Alcoy il 16 ottobre, seguite poi da rinnovati bombardamenti sulle stesse località sopra menzionate e in particolar modo sul già martoriato porto di Valencia, attaccato ancora una volta il 29 del mese.[143]

All'inizio di novembre un'inaspettata notizia sembrò sconvolgere nuovamente i piani di lavoro della Air Section della GC & CS. Infatti il giorno 4 i crittografi della RAF annotarono nel loro rapporto giornaliero che, «a causa di un nuovo cambio di sistemi di cifratura», avvenuto il 1° novembre, sarebbe stato difficile fornire nell'immediato futuro le dovute informazioni sulle operazioni nei cieli spagnoli. Si trattava evidentemente del periodico cambio delle

[141] HW 21/6, AS/0597 del 20 ottobre 1938.

[142] TNA, fondo HW 21, cartella 7: *G.C.& C.S. Air Section: Spanish revolt, activity by Italian Air Force, 21 October 1938-10 January 1939*, rapporto crittografico AS/0608 del 26 ottobre 1938.

[143] HW 21/7, AS/0600 e AS/0616 del 21 ottobre e del 2 novembre 1938.

chiavi cifranti sulle macchine ENIGMA, che però, alla prova dei fatti, non causò alcuna delle preannunciate e temute difficoltà agli esperti operatori inglesi.[144]

Questi ultimi infatti continuarono a registrare con lo stesso ritmo i movimenti e l'attività dell'aviazione legionaria stanziata a Palma e sul continente nei giorni successivi al suddetto cambio delle chiavi cifranti, segnalando ad esempio che lo stesso 1° novembre il porto di Barcellona era stato nuovamente bombardato da 10 *S.79* italiani, divisi in due formazioni, che il medesimo obiettivo era stato colpito nella notte seguente da 5 *S.81* e che contemporaneamente altri 5 *S.81* avevano attaccato il porto di Valencia perdendo però uno dei trimotori. Il 2 novembre arrivò poi la notizia che i sei membri d'equipaggio del suddetto bombardiere *S.81*, caduto in territorio nemico, erano stati fatti prigionieri dai governativi. Infine nello stesso rapporto crittografico furono registrate le incursioni italiane del 3 novembre ancora sul porto di Valencia ad opera di 5 *S.79*, mentre altri 5 trimotori di questo tipo avevano tentato un attacco a Pueblo Nuevo del Mar.[145]

La certezza poi che le relazioni operative italiane continuassero ancora a costituire per gli inglesi la principale fonte di informazione fu avallata dal seguente lungo rapporto crittografico riassuntivo, stilato dalla stessa GC & CS in data 15 novembre 1938.

«Le seguenti relazioni sull'attività operativa dell'aviazione legionaria italiana in Spagna sono state trasmesse dal generale Bernasconi al Ministero dell'Aeronautica a Roma:

31 ottobre 1938: cinque "S.79" hanno colpito installazioni nemiche a Pinell; cinque "S.79" hanno bombardato posizioni ad est di Sierra Caballo, mentre un imprecisato numero di caccia ha eseguito pattugliamenti e tre "Ro.37" hanno effettuato ricognizioni nella zona di Pinell. Aerei disponibili sul continente 60 "CR.32", 25 "S.79", 12 "Ro.37", 11 "Ba.65", 9 "Br.20" e 4 "S.81".

2 novembre 1938: dieci "S.79" e cinque "Br.20" hanno bombardato il ponte a Garcia, mentre 29 "CR.32" hanno

[144] HW 21/7, AS/0619 del 4 novembre 1938.
[145] HW 21/7, tutto in AS/0621 dell'8 novembre 1938.

eseguito missioni di scorta e un "Ro.37" voli di ricognizioni su Pinell.

3 novembre 1938: dieci "S.79" e cinque "Br.20" hanno nuovamente bombardato Garcia, mentre 31 "CR.32" hanno svolto pattugliamenti e tre "Ro.37" ricognizioni su Pinell.

4 novembre 1938: dieci "S.79" e cinque "Br.20" hanno colpito la rotabile per Mora de Ebro, mentre un numero imprecisato di caccia ha condotto pattugliamenti e tre "Ro.37" hanno portato a termine varie ricognizioni su Pinell.

5 novembre 1938: dieci "S.79" hanno bersagliato l'aeroporto di [...] e posizioni nemiche a circa 35 chilometri ad ovest di Barcellona. Durante questa incursione gli "S.79" sono stati attaccati da una formazione di 14 caccia governativi e due "Curtiss" e un "Rata" sono stati abbattuti. Tutti gli aerei italiani sono rientrati alla base. Cinque "Br.20" hanno bombardato Mora de Ebro, 50 "CR.32" hanno eseguito due pattugliamenti, tre "CR.32" e un "Ro.37" hanno svolto ricognizioni nelle zone di Mequinenza e di Pinell.

6 novembre 1938: dieci "S.79" hanno bombardato posizioni nemiche presso Monte Picosa, 24 "CR.32" hanno effettuato un'azione di pattugliamento e due "Ro.37" una ricognizione su Pinell.

7 novembre 1938: dieci "S.79" hanno colpito la ferrovia e [...] a Tarragona, cinque "S.79" e "Br.20" hanno colpito obiettivi presso Monte Picosa, 30 "CR.32" hanno eseguito pattugliamenti e un "Ro.37" ricognizioni presso Fatarella. Aerei effettivi sul continente: 63 "CR.32", 24 "S.79", 12 "Ro.37", 12 "Ba.65", 10 "Br.20" e 4 "S.81".

8 novembre 1938: dieci "S.79" hanno bombardato posizioni nemiche a Mora de Ebro, 8 "Br.20" hanno bombardato Asco, 24 "CR.32" hanno effettuato un pattugliamento e un "Ro.37" ha portato a termine una ricognizione nella zona di Fatarella. Totale tempo di volo: 93 ore e 40 minuti.

9 novembre 1938: dieci "S.79", cinque "Br.20" e tre "Ba.65" hanno bombardato posizioni nemiche lungo la strada tra Venta de Los Campesinos e Asco, mentre 33 "CR.32" in volo di scorta e pattugliamento sono entrati in combattimento con una formazione di 25 "Rata" e 30 "Curtiss" che cercavano di attaccare gli "S.79" e i "Br.20": sei "Rata" e otto

"Curtiss" sono stati abbattuti con certezza e altri due "Rata" e tre "Curtiss" con molta probabilità. Solo un "CR.32" italiano è andato perduto.

10 novembre 1938: attività aerea ostacolata dal maltempo. Solo 5 ore di volo.»[146]

Lo stesso 15 novembre la GC & CS predispose un identico e significativo rapporto riguardante questa volta l'attività dell'aviazione italiana delle Baleari, di cui riassumiamo qui di seguito le imprese più significative tra quelle rilevate dai crittografi britannici. Costoro segnalarono innanzitutto che il 4 novembre 10 *S.79* di Palma avevano bombardato Cartagena, colpendo nel porto anche una nave e appiccando incendi, e che nello stesso giorno altri 4 *S.79* avevano attaccato il porto di La Selva, denunciando poi avarie meccaniche ad uno dei velivoli, mentre un *S.81* aveva condotto un volo di ricognizione. Dopo aver appreso poi che il porto di Cartagena era stato bersagliato anche nella notte seguente da 9 *S.81*, Londra annotò che il 5 novembre l'aeroporto di Ceira e il porto di San Feliu erano stati presi di mira rispettivamente da 5 e da 3 *S.79*, che nella notte tra il 5 e il 6 novembre 10 *S.81* erano tornati sul porto di Cartagena e che lo stesso obiettivo era stato preso di mira da 5 *S.79* nella giornata del 6, mentre altri 3 apparecchi dello stesso tipo avevano bombardato nuovamente il porticciolo di San Feliu. Nella notte tra il 6 e il 7 novembre era poi toccato al porto di Barcellona subire l'incursione di 10 *S.81*, mentre nella giornata del 7 Cartagena era stata bersagliata da 5 *S.79* e gli aeroporti di Villa Bertrán, presso Figueras, e di Banolas erano stati colpiti rispettivamente da 5 e da 3 trimotori dello stesso tipo. Infine la GC & CS registrò che l'8 novembre 5 *S.79* avevano attaccato Valencia ed altri 5 *S.79* la città di Sagunto, colpendo lo scalo ferroviario e alcune batterie. Tralasciamo le notizie sull'attività svolta dall'aviazione delle Baleari nei giorni immediatamente successivi, ritenendo di aver qui fornito una già sufficiente idea di come i crittografi inglesi stessero risolvendo le originarie difficoltà,

[146] HW 21/7, AS/0625 del 15 novembre 1938.

nate in seguito all'introduzione di macchine cifranti anche nell'ambito dei Comandi aeronautici italiani.[147]

Non è tuttavia da trascurare al proposito la successiva, seppur ritardata decrittazione di uno scambio di messaggi tra Roma e Palma di Maiorca, avvenuto tra il 4 e il 7 novembre e riguardante l'arrivo ad Alghero in Sardegna e la ripartenza per Palma di 5 nuovissimi bimotori da ricognizione e bombardamento Caproni *Ca.310* con a bordo aviatori spagnoli, che furono accompagnati lungo la rotta da un altrettanto moderno idrovolante *Cant Z.506*.[148]

L'attività strettamente operativa dell'aviazione legionaria tra l'11 e il 14 novembre fu invece nuovamente riassunta in due rapporti crittografici del giorno 17, mentre quella compresa tra il 15 e il 23 novembre, costantemente intralciata da cattive condizioni meteorologiche, fu riferita nei due rapporti della GC & CS del giorno 26, sempre distinguendo le basi continentali o insulari da cui erano decollate le varie squadriglie italiane.[149]

Un siffatto monitoraggio crittografico ci appare oggi perfino più massiccio di quello precedentemente esercitato dagli inglesi nei confronti delle radiocomunicazioni italiane redatte sui codici manuali, in una non casuale concomitanza con i lavori della neo-costituita Commissione della Società delle Nazioni, incaricata di indagare, soprattutto per volontà del governo britannico, sulle incursioni aeree contro le popolose aree urbane, come quella di Barcellona, e contro le navi mercantili neutrali. In tali circostanze le decrittazioni provenienti dalla GC & CS fornirono indubbiamente un notevole supporto conoscitivo a vantaggio degli ispettori inglesi, incaricati di fornire prove o smentite in seno alla suddetta Commissione e che probabilmente non si astennero dal fornire al legittimo governo spagnolo qualche informazione riservata, mascherata da indiscrezione.

Anche durante la seconda metà di novembre Londra

[147] HW 21/7, AS/0626 del 15 novembre 1938.
[148] HW 21/7, AS/0633 del 19 novembre 1938.
[149] HW 21/7, AS/0628 e AS/0629 del 17 novembre e AS/0641 e AS/0642 del 26 novembre 1938.

raccolse molti altri particolari sugli ininterrotti bombardamenti italiani a danno di centri abitati spagnoli, principalmente gravitanti lungo la costa meridionale. Tra le incursioni citiamo quella contro Cartagena, eseguita il 15 del mese da 5 trimotori *S.79*, due dei quali danneggiati da schegge della contraerea, o quella del 19 novembre su Badalona ad opera di altri 5 *S.79*, oppure quelle condotte il giorno successivo da 3 *S.79* su Gandía e da altri 3 velivoli dello stesso tipo su Alicante. Ancora più importanti per i funzionari britannici impegnati presso la costituita Commissione della Società delle Nazioni furono certamente le notizie riguardanti il bombardamento del 23 novembre sul porto di Barcellona ad opera di 5 *S.79* che, secondo la relazione italiana decrittata dalla GC & CS entro tre giorni, avevano colpito magazzini, banchine e quattro navi mercantili di incerta nazionalità colà ancorate, mentre altri 3 aerei dello stesso tipo avevano bersagliato la ferrovia a Pueblo Nuevo nei pressi della capitale catalana.[150]

L'attenzione britannica rivolta a siffatte informazioni, riguardanti le incursioni dell'aviazione legionaria sui centri urbani ancora controllati dal legittimo governo spagnolo, fu confermata il 1° dicembre 1938 da uno dei più dettagliati rapporti crittografici del periodo, basato sulle decrittazioni ricavate tra il 24 e il 28 novembre. In esso si rendeva noto che il 24 novembre due squadriglie di 5 e 4 *S.79* italiani, decollati da Palma, avevano rispettivamente e nuovamente attaccato Barcellona e la stazione di Pueblo Nuevo, colpendo anche due navi in porto e causando incendi in vari depositi. Nel corso di quest'ultima incursione i 4 trimotori italiani coinvolti erano stati attaccati da caccia repubblicani, uno dei quali risultava essere stato abbattuto. Contemporaneamente altri 5 *S.79* avevano preso di mira il porto di Cartagena distruggendo moli e banchine.[151]

[150] HW 21/7, tutto in AS/0642 del 26 novembre 1938. Gli inglesi seppero nell'occasione che altre similari incursioni italiane erano state annullate il 16, 17, 21 e 22 novembre, a causa delle avverse condizioni meteorologiche, e che il 21 del mese gli aerei italiani disponibili a Palma di Maiorca ammontavano a 15 *CR.32*, 13 *S.79* e 13 *S.81*.

[151] HW/7, AS/0649 del 1° dicembre 1938, p. 1.

Nel medesimo rapporto veniva altresì sottolineata la portata delle operazioni aeree italiane del 25 novembre, con 5 *S.79* che avevano colpito a Valencia le installazioni portuali e tre navi alla fonda, mentre altri 5 nostri trimotori dello stesso tipo avevano bersagliato i depositi di Tarragona, portando il totale delle ore di volo di quel giorno a ventisette e mezzo per gli *S.79*, a cinque ore e venti minuti per gli *S.81* e a trentatré ore e venticinque minuti per i caccia *CR.32*. Il 26 del mese invece erano risultate attive, sempre secondo le decrittazioni britanniche, quattro sezioni aeree composte ciascuna da 3 *S.79*, che avevano attaccato La Selva, Rosas, Palamós e San Feliu. Infine Londra seppe che, dopo una sosta operativa di ventiquattr'ore causata da avverse condizioni meteorologiche, cinque *S.79* avevano nuovamente bombardato Barcellona il 28 novembre, causando danni e incendi soprattutto nella zona portuale e su tre navi all'ancora e abbattendo inoltre uno dei 7 caccia repubblicani intervenuti per contrastare l'azione. Infine, nella stessa giornata, altri 5 *S.79* avevano preso di mira la stazione ferroviaria di Valencia, innescando incendi visibili a distanze di 100 km.[152]

Il maltempo predominante nella prima quindicina di dicembre costrinse l'aviazione legionaria stanziata sul continente a sospendere quasi totalmente le azioni d'attacco e a limitarsi a voli di ricognizione, anch'essi comunque regolarmente registrati dalla GC & CS. Migliori, anche se non perfette condizioni meteorologiche sulle Baleari permisero invece ai nostri aerei basati a Palma di organizzare in quel periodo alcune missioni offensive, parimenti rilevate dai crittografi inglesi.[153]

A Londra infatti si seppe in quella contingenza che 5 *S.79* italiani delle Baleari erano ritornati sul porto di Barcellona il 1° dicembre, che altre due squadriglie composte dallo stesso numero di bombardieri avevano rispettivamente attaccato i porti di Valencia e di Palamós il 2 dicembre, che gli ormai abituali obiettivi di Barcellona e Sagunto erano stati bersagliati ciascuno da 5 *S.79* il giorno seguente,

[152] *Ibid.*, p. 2.
[153] HW 21/7, AS/0666 del 15 dicembre 1938.

che 7 *S.81* avevano colpito il porto della stessa Barcellona nella notte tra il 3 e il 4 dicembre, che due squadriglie di 5 *S.79* avevano bombardato ancora le installazioni portuali della capitale catalana il 5 del mese con un intervallo di 70 minuti, abbattendo anche due *Rata* nemici, che il suddetto obiettivo era stato nuovamente centrato da 6 *S.81* nella notte tra il 5 e il 6 dicembre, che 5 *S.79* avevano preso di mira il porto di Alicante il giorno 7 e infine che altri 5 *S.79* erano ritornati su Barcellona il 10 dicembre.[154]

Parimenti particolareggiato, anche se meno esteso, ci appare il rapporto crittografico del 22 dicembre, che riassumeva le decrittazioni dei radiomessaggi dell'Aeronautica italiana trasmessi dal 13 al 19 di quel mese e che riguardavano sempre la nostra aviazione delle Baleari. Emergevano al proposito gli iniziali voli di ricognizione del 13 dicembre su Port Mahon nell'isola di Minorca, seguiti il giorno seguente da un efficace attacco di due formazioni di 5 *S.79* contro il porto di Valencia e poi dall'incursione di 5 bombardieri dello stesso tipo sul centro industriale di Mataró il 15 dicembre, dall'impiego di due formazioni di 5 *S.79* sugli scali di Cammaruga e di Roda de Barra il giorno 16 e dal bombardamento della zona industriale di Badalona eseguito il 17 dicembre da 5 *S.79*, invano contrattaccati da 3 caccia repubblicani. Infine risultò anche che le operazioni previste per il 18 e il 19 del mese erano state cancellate a causa delle avverse condizioni meteorologiche, che imperversarono fino agli ultimi giorni dell'anno.[155]

Una breve sosta del maltempo permise all'aviazione legionaria stanziata sul continente di ritornare protagonista con i bombardamenti su posizioni nemiche nelle zone di Casteldasens, Mequinenza e Sarrocca durante i giorni 20 e 21 dicembre, che condussero anche all'abbattimento di 6

[154] HW 21/7, tutto condensato e riferito nel rapporto crittografico AS/0667 del 15 dicembre 1938, in cui venne anche precisato che gli aerei italiani disponibili a Palma il 10 dicembre, al termine di quel ciclo operativo, erano 14 *CR.32*, 13 *S.79* e 12 *S.81*.

[155] HW 21/7, AS/0675 del 22 dicembre 1938. Ricordiamo ancora una volta che i nomi delle località sono da noi riferiti così come appaiono scritti negli originari documenti italiani intercettati dagli inglesi, ivi incluse eventuali deformazioni del lessico spagnolo.

caccia *Rata* repubblicani. Tutto ciò secondo quanto proclamato dalle relazioni operative italiane, intercettate e interpretate in breve tempo dagli inglesi, che scoprirono altresì quanti nostri aerei fossero efficienti sul continente il giorno 19, identificandoli in 64 *CR.32*, 24 *S.79*, 12 *Ro.37*, 12 *Ba.65* e 11 *Br.20*.[156]

L'ultimo rapporto crittografico britannico del 1938 riferì ancora i particolari delle operazioni condotte dall'aviazione legionaria sul continente e precisamente su Sarroca il 23 dicembre e sulle zone di Cogiull, Borjas Blancas, Lérida, Cerviá, Granadella e Casteldasens il giorno 25, con quest'ultima incursione contrastata dalla caccia avversaria che avrebbe perduto un aereo. Le incursioni su tali zone ancora in mano ai governativi si protrassero ininterrottamente anche nei giorni successivi a cavallo del nuovo anno, come rilevarono gli inglesi decrittando i relativi rapporti operativi inviati a Roma dal gen. Bernasconi il 29 dicembre e il 2 gennaio.[157]

In quegli stessi giorni di fine anno Barcellona e soprattutto il suo porto tornarono ad essere invece il bersaglio preferito dell'aviazione italiana delle Baleari. Infatti la GC & CS annotò l'intervento su questo obiettivo di ben 15 *S.79* (tutti quelli che risultavano allora efficienti) il 26 dicembre, di 10 *S.79* suddivisi in due ondate il giorno seguente, di 5 *S.79* il 28 del mese e di 10 *S.79* il 29 dicembre. Contemporaneamente Londra conobbe anche i particolari dei bombardamenti sulla stazione di Reus, sul porto di Valencia e su quello di Cartagena, effettuati il 26, 27 e 29 del mese e ancora sul porto di Valencia il 30 dicembre.[158]

La capitale catalana continuò a essere presa di mira dall'aviazione legionaria delle Baleari nei giorni compresi tra la fine del 1938 e l'inizio del nuovo anno. La GC & CS infatti rilevò che il 31 dicembre 5 *S.79* avevano causato estesi danni nella zona limitrofa al porto, che nella notte di Ca-

[156] HW 21/7, AS/0676 del 22 dicembre 1938. Cfr. anche AS/0679 del 29 dicembre 1938. Come è evidente e come venne rilevato dalla GC & CS, i restanti e più vecchi *S.81*, che avevano a lungo operato sul continente fin quasi all'esaurimento, erano stati via via trasferiti sugli aeroporti delle Baleari.

[157] HW 21/7, AS/0681 del 31 dicembre 1938 e AS/0684 del 3 gennaio 1939.

[158] HW 21/7, AS/0682 del 2 gennaio e AS/0683 del 3 gennaio 1939.

podanno erano intervenuti sullo stesso obiettivo altri 6 trimotori di quel tipo e che nella notte tra il 1° e il 2 gennaio era toccato a 7 *S.81* bersagliare la città. Tutto ciò mentre da Palma venivano lanciati attacchi paralleli su Tarragona nella notte tra il 30 e il 31 dicembre con 6 *S.81*, sul porto di Valencia il mattino successivo con 5 *S.79*, contro Cartagena il 1° gennaio 1939 con altri 5 *S.79* e ancora su Valencia il 3 gennaio con 5 *S.79*. Londra venne altresì a sapere che il 2 gennaio erano efficienti a Palma di Maiorca 14 *CR.32*, 13 *S.79* e 7 *S.81* italiani, che però poterono condurre limitate operazioni nei giorni seguenti a causa del maltempo.[159]

Considerata questa massa di informazioni sui bombardamenti italiani contro i centri abitati spagnoli – raccolta, catalogata e forse segretamente divulgata dall'Intelligence britannico a chi di dovere – potrebbe non apparire un caso che la citata Commissione della Società delle Nazioni, al di là delle interessate denunce repubblicane, abbia ritenuto di esprimere in quei giorni una dura condanna contro l'operato delle forze aeree al servizio di Franco, definendo in particolare come «un premeditato attacco contro le persone» il bombardamento su Barcellona effettuato da 5 *S.79* italiani il 31 dicembre 1938 e, come detto, registrato dai crittografi inglesi.[160]

9. La fine delle operazioni nei cieli spagnoli e osservazioni conclusive

Con il nuovo anno 1939, che sarebbe stato l'ultimo della guerra civile in Spagna e il primo dell'ormai incombente secondo conflitto mondiale, i crittografi britannici continuarono a fornire le consuete informazioni sull'aviazione legionaria, ponendo nell'occasione particolare cura agli aspetti tattico-operativi, nella giusta previsione di una prossima e decisiva offensiva nazionalista. Ai primi di gennaio giunse-

[159] HW 21/7, AS/0696 del 10 gennaio 1939. Londra venne inoltre a conoscenza del fatto che durante l'incursione su Barcellona del 31 dicembre i 5 *S.79* italiani avevano abbattuto un caccia nemico, subendo però danni su 3 bombardieri.

[160] F. Pedriali, *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, cit., p. 341.

ro pertanto a Londra dettagliate notizie su nuove incursioni aeree nelle zone di Lérida, L'Albagés, Alfés e Casteldasens, contenenti anche i dati sul numero e tipo dei velivoli italiani impiegati nelle varie occasioni, sulle bombe complessivamente sganciate e sulle ore di volo registrate in ogni singola missione.[161]

Quando poi le cattive condizioni meteorologiche impedirono all'aviazione legionaria di operare, la GC & CS riuscì a trarre dalle inesauribili decrittazioni più di una notizia utile sia all'aggiornamento delle conoscenze sulla struttura e sull'impegno globale della Regia Aeronautica in terra spagnola, sia all'identificazione delle periodiche risorse e delle eventuali deficienze di questa nostra Forza Armata. Questo accadde ad esempio quando, imperversando il maltempo sul continente ed essendo quindi localmente precluse le azioni offensive, i crittografi inglesi si accontentarono di riferire il numero degli aerei italiani colà dislocati e in grado di operare sotto la data del 9 gennaio, identificandoli in 63 *CR.32*, 18 *S.79*, 12 *Ba.65*, 10 *Br.20*, 10 *Ro.37* e 2 *S.81* recentemente ritornati dalle Baleari.[162]

Avvantaggiate da migliori condizioni meteorologiche, le forze aeree italiane stanziate a Palma di Maiorca perseverarono invece nelle proprie missioni d'attacco, i cui esiti, riferiti come al solito a Roma dal Comando delle Baleari, vennero a conoscenza degli inglesi entro due-tre giorni, grazie all'altrettanto abituale sistema crittografico. Sulla base di siffatte informazioni, la GC & CS poté riassumere nel rapporto dell'11 gennaio le operazioni aeree svolte tra il 4 e il 9 del mese, tra cui il bombardamento del 4 su Barcellona ad opera di 10 *S.79* divisi in due ondate, con colpi a segno sulle banchine, sulla sede della prefettura militare e su due navi in porto. Seguirono le notizie riguardanti le incursioni su Gandía nella notte seguente, sul porto di Cartagena il giorno 5, su Valencia e Tarragona il 6, su Barcellona e su Va-

[161] HW 21/7, AS/0689 e AS/0693 del 4 e 6 gennaio 1939.

[162] TNA, fondo HW 21, cartella 8: *G.C.& C.S. Air Section: Spanish revolt, activity by Italian Air Force. German-Italian air liaison, 11 January-13 February 1939*, rapporto crittografico AS/0702 dell'11 gennaio 1939.

lencia il giorno 8 e ancora su Barcellona il 9 gennaio, il tutto corredato dai particolari sul numero degli aerei incursori e su eventuali interventi della caccia repubblicana.[163]

In quei giorni risultò parimenti preziosa la veloce decrittazione, completata in meno di ventiquattr'ore, di un radiocifrato del gen. Bernasconi diretto a Roma l'11 gennaio 1939, sebbene non emergessero nella circostanza le solite informazioni sull'attività dell'aviazione legionaria, costretta nuovamente a terra dal maltempo scatenatosi sul continente. In quel messaggio però era contenuta la notizia che la forzata rinuncia all'appoggio aereo aveva costretto a fermare l'avanzata del nostro Corpo Truppe Volontarie (CTV) e ad attestare i suoi reparti a salvaguardia delle posizioni fino ad allora acquisite.[164]

Le azioni offensive dell'aviazione legionaria basata sul continente ripresero il 13 gennaio, con 10 *S.79* e 5 *Br.20* che bombardarono concentramenti di truppe repubblicane a sud di Ciutadilla, con 6 *Ba.65* che spezzonarono e mitragliarono veicoli e soldati nemici sulla strada per Conesa e con squadriglie di *CR.32* in pattugliamenti e in voli di protezione sulle stesse zone. Questo tipo di missioni venne replicato il 16 e 17 gennaio, con il reiterato impiego di *S.79*, *Br.20* e *Ba.65*, mentre il giorno 18 tornò il maltempo e quindi un nuovo periodo di inattività aerea, come parimenti annotato dalla GC & CS.[165]

Oltre alle suddette informazioni riguardanti i reparti della Regia Aeronautica sul continente spagnolo, i crittografi inglesi continuarono a tenere sotto controllo il traffico radio facente capo alle Baleari, ricostruendo l'operatività delle locali forze aeree italiane a metà gennaio. Infatti entro quarantott'ore venne preliminarmente interpretato il radiocifrato delle 07.40 del giorno 12 con il quale il Comando

[163] HW 21/8, AS/0703 dell'11 gennaio 1938. In questo stesso rapporto crittografico si precisava che gli aerei italiani disponibili a Palma di Maiorca il 9 gennaio erano 15 *S.79*, 13 *CR.32* e 7 *S.81*.

[164] HW 21/8, AS/0708 del 12 gennaio 1939.

[165] HW 21/8, AS/0713 e AS/0727 del 16 e 20 gennaio 1939. Le incursioni da parte dell'aviazione legionaria sul continente ripresero solo il 22 gennaio. Cfr. *ibid.*, AS/0735 del 25 gennaio 1939.

aereo di Palma comunicava a Roma sia di aver eseguito un fruttuoso bombardamento su Valencia con 5 *S.79*, danneggiando i depositi e le banchine del porto, sia di avere al momento disponibili sull'isola 16 *S.79*, 15 *CR.32* e 9 *S.81*.[166]

Quindi il 18 del mese Londra conobbe i particolari della meno fortunata incursione su Barcellona del 16 gennaio, portata a termine da 5 *S.79*, tre dei quali erano rientrati alla base seriamente danneggiati dall'attacco di 6 caccia avversari. Tutto ciò era contenuto nell'intercettata relazione operativa trasmessa lo stesso giorno 16, che rivelò agli inglesi anche il contemporaneo numero dei velivoli efficienti a Palma di Maiorca, scesi a 13 *S.79*, 15 *CR.32* e 8 *S.81*, con uno di questi ultimi bombardieri segnalato sotto revisione provvisoria.[167]

Con l'approssimarsi del definitivo attacco nazionalista a Barcellona, i bombardamenti su questa città furono intensificati allo scopo di fiaccare sia la resistenza militare che il morale della popolazione e in quei frangenti non risultò difficile agli inglesi venire a conoscenza del fatto che gran parte di tale lavoro di ammorbidimento era stato affidato dal generale Franco alle forze aeree italiane e segnatamente a quelle stanziate nelle Baleari. Difatti fu ben presto noto a Londra che questi ultimi reparti avevano impiegato nuovamente sulla capitale catalana 5 *S.79* il 22 gennaio, mentre 15 trimotori del medesimo tipo basati sul continente erano stati lanciati in giornata contro il porto di Valencia, colpendo due navi e incendiando alcuni depositi. Nello stesso tempo gli inglesi seppero che i velivoli italiani efficienti sul continente il seguente giorno 23 risultavano essere 60 *CR.32*, 15 *S.79*, 11 *Ba.65*, 10 *Br.20*, 10 *Ro.37* e 2 *S.81*.[168]

Come è noto, Barcellona cadde in mani nazionaliste il 26 gennaio 1939, mentre nello stesso giorno l'aviazione italiana delle Baleari attaccava il porto di Alicante. L'annuncio che il Corpo Truppe Volontarie era entrato nella capitale catalana e aveva occupato anche Badalona fu trasmes-

[166] HW 21/8, AS/0711 del 14 gennaio 1939.
[167] HW 21/8, AS/0720 del 18 gennaio 1939.
[168] HW 21/8, AS/0735 e AS/0736 ambedue del 25 gennaio 1939.

so a Roma il 27 gennaio con un cifrato delle ore 22.30, in cui si fornivano anche i particolari riguardanti le quotidiane operazioni aeree. Con la decrittazione di tale messaggio Londra venne così in possesso di informazioni operative aggiuntive, dalle quali risultava che lo stesso giorno 27 Valencia era stata bombardata da 9 *Br.20*, che i porti di Palamós e di Rosas erano stati presi di mira da due separate sezioni di 5 *S.79*, che il tratto di costa tra Badalona e Mataró era stato sorvolato da due *Ro.37* in ricognizione e che 27 *CR.32* avevano eseguito missioni di scorta e di pattugliamento.[169]

Le condizioni meteorologiche frenarono nuovamente l'attività dell'aviazione legionaria negli ultimi giorni di gennaio, cosicché il contemporaneo lavoro della GC & CS fu limitato all'aggiornamento della consistenza dell'aeronautica italiana in terra spagnola, attraverso la consueta interpretazione dei comunicati trasmessi quotidianamente a Roma. In tal modo Londra seppe il 1° febbraio che due giorni prima, cioè il 30 gennaio, erano efficienti sul continente 54 *CR.32*, 17 *S.79*, 11 *Ba.65*, 11 *Br.20*, 10 *Ro.37* e 2 *S.81*, mentre nello stesso momento l'aviazione delle Baleari poteva contare su 16 *S.79*, 12 *CR.32* e 11 *S.81*.[170]

Con la ripresa delle normali attività aeree tornarono in primo piano le informazioni crittografiche di carattere operativo, attraverso le quali gli inglesi seppero ad esempio che il 1° febbraio l'aviazione italiana di Palma aveva bombardato il porto di Cartagena con due ondate di 5 *S.79*, colpendo depositi, banchine e perfino una nave militare, ma subendo danni su cinque trimotori, tre dei quali in modo grave. A Londra risultò anche che il 3 febbraio 6 *CR.32* della squadriglia del capitano Jannicelli, scortati da altri 25 caccia del gruppo Remondino, tutti appartenenti all'aviazione legionaria basata sul continente, avevano mitragliato l'aeroporto di Bañolas, incendiando al suolo cinque *Rata* e tornando incolumi alla base.[171]

[169] HW 21/8, AS/0747 del 31 gennaio 1939.
[170] HW 21/8, AS/0754 del 1° febbraio 1939.
[171] HW 21/8, AS/0762 e AS/0769 del 3 e 6 febbraio 1939.

Il 7 del mese fu finalmente completata dalla GC & CS la decrittazione di un lungo rapporto italiano delle ore 12.15 del 1° febbraio 1939 riguardante la dettagliata dotazione di materiale e munizioni, oltre che di velivoli, nelle basi aeree delle Baleari alla data del 31 gennaio. Seppure con un certo ritardo risultò quindi a Londra che in quel giorno gli aerei di Palma in grado di volare consistevano in 17 *S.79*, 13 *CR.32* e 9 *S.81*, considerando che altri due trimotori di quest'ultimo tipo erano stati distaccati a Saragozza e che altri 7 *S.79*, 5 *CR.32* e un *S.81* si trovavano in revisione o in riparazioni di diverso grado nelle varie officine. Più insolite e quindi più interessanti per gli inglesi furono però le notizie sulla consistenza delle scorte di materiali allora ammassate nei depositi di Palma e che ammontavano a 1.090 bombe da 250 kg, 5.886 bombe da 100 kg, 5.450 bombe da 50 kg, 8.547 bombe incendiarie da 20 kg, 68.733 spezzoni da 2 kg, 14.822 spezzoni incendiari, 657.031 cartucce ordinarie per mitragliatrici da 7,7 mm, 150.682 cartucce traccianti da 7,7 mm, 5.170 cartucce incendiarie dello stesso calibro, 130.070 cartucce ordinarie per mitragliatrici da 12,7 mm, 31.033 cartucce traccianti dello stesso calibro e 126.500 cartucce ordinarie da 8 mm.[172]

Frattanto non cessava il gettito di notizie crittografiche sugli eventi strettamente bellici, dalle quali risultò ad esempio che tre formazioni composte ciascuna da 5 *S.79* italiani avevano bombardato a largo raggio il litorale spagnolo ancora in mano ai governativi, colpendo il 6 febbraio i porti di La Selva, Rosas e Alicante, mentre il giorno seguente 7 *S.81* avevano preso di mira le batterie di Port Mahon a Minorca. Occorre rammentare nell'occasione che lo stesso 7 febbraio il console britannico nelle Baleari agì da mediatore nelle trattative di resa della guarnigione repubblicana dell'isola di Minorca, che venne quindi ricongiunta a Maiorca sotto le bandiere nazionaliste, deludendo le attese mussoliniane miranti ad ottenere vantaggi territoriali su quell'arcipelago di grande importanza strategica.[173]

[172] HW 21/8, AS/0771 del 7 febbraio 1939.
[173] HW 21/8, AS/0780 e AS/0783 ambedue del 10 febbraio 1939.

Sempre a proposito delle Baleari, la GC & CS decrittò qualche giorno dopo un ennesimo radiomessaggio trasmesso dal Comando aereo italiano di Palma che, oltre a segnalare a Roma il bombardamento su Alicante, eseguito il 12 febbraio da 5 *S.79*, precisava che un nostro caccia *CR.32* era atterrato a Port Mahon nella «liberata» isola di Minorca, allo scopo di accertare lo stato di efficienza del locale aeroporto sottratto ai repubblicani e le condizioni operative dei restanti velivoli nemici colà catturati.[174]

L'attività dell'aviazione legionaria proseguiva intanto anche ad opera dei gruppi aerei stanziati sul continente, che all'epoca erano impiegati soprattutto in operazioni di supporto tattico, come risulta dal seguente radiocifrato trasmesso a Roma dal locale Comando aereo in data 6 febbraio e che gli inglesi finirono di decrittare entro il 10 del mese: «Il 5 febbraio un gruppo di 24 "CR.32", nell'eseguire una ricognizione armata nella zona di Palamos e La Bisbal, ha scoperto diversi velivoli sugli aeroporti di Figueras e Villajuiga. Una squadriglia, divisa in due sezioni, agli ordini dei capitani Jannicelli e Borzoni e protetta dal gruppo Remondino, ha quindi attaccato questi due obiettivi. Nell'aeroporto di Figueras sono stati rintracciati 4 "Rata" che sono stati distrutti. Nell'aeroporto di Villajuiga sono stati avvistati alcuni "Rata" e due bombardieri: questi ultimi sono stati distrutti insieme ad un numero imprecisato di "Rata". Uno dei "CR.32" è rimasto colpito dalla contraerea, ma è riuscito a salvarsi con un atterraggio di fortuna presso Barcellona. Il gruppo di copertura si era frattanto scontrato con cinque "Rata" abbattendone uno presso l'aeroporto di Figueras e probabilmente un altro. Tutti i nostri aerei, tra cui otto leggermente danneggiati, sono rientrati alla base».[175]

Dopo un altro periodo di maltempo, le azioni offensive dei gruppi aerei italiani basati sul continente ripresero pro-

[174] TNA, fondo HW 21, cartella 9: *G.C.& C.S. Air Section: Spanish revolt, activity by Italian Air Force. Italian aeroplanes offered to Japan, 14 February-15 March 1939*, rapporto crittografico AS/0803 del 14 febbraio 1939.
[175] HW 21/8, AS/0777 del 10 febbraio 1939.

prio il 10 febbraio, mettendo in scena accanite incursioni su Valencia ad opera di 10 *S.79* e 7 *Br.20* e aggressivi pattugliamenti coinvolgenti 32 caccia lungo la linea del fronte tra Figueras e Villajuiga. Londra venne ben presto a conoscenza di tutto questo, così come del fatto che il 6 febbraio gli italiani avevano localmente a disposizione 52 *CR.32*, 17 *S.79*, 11 *Ba.65*, 9 *Ro.37*, 8 *Br.20* e 3 *S.81*.[176]

In quel mese di febbraio le decrittazioni britanniche ai danni delle radiocomunicazioni della Regia Aeronautica, codificate sia manualmente che con le nuove macchine cifranti, registrarono senza dubbio un sensibile aumento, fornendo quindi un'ancor più elevata massa di informazioni in tempi mediamente più contenuti, riconducibili cioè ad un paio di giorni. Tra le varie notizie apprese da Londra in quel periodo, attraverso tale percorso, ci furono quelle segnalanti che l'11 del mese 5 *S.79* e 8 *Br.20* italiani avevano rispettivamente bombardato Alcoy e Valencia, che quest'ultimo obiettivo era stato preso di mira anche da una sezione di *S.81* nella notte seguente, che il giorno 12 era toccato ad Alicante e nuovamente a Valencia essere bersagliate dai nostri *S.79* e *Br.20*, che peggiorate condizioni meteorologiche avevano impedito la messa in atto di altre incursioni programmate per i giorni immediatamente successivi e infine che il porto di Valencia era stato ancora una volta colpito da 10 *S.79* il 16 febbraio.[177]

Durante la suddetta sosta operativa dovuta al maltempo i crittografi britannici si dedicarono, come al solito, al riscontro dei nostri velivoli allora efficienti sul continente, annotando che essi, secondo gli interpretati comunicati della Regia Aeronautica, ammontavano il 13 febbraio a 64 *CR.32*, 19 *S.79*, 11 *Ba.65*, 9 *Ro.37*, 7 *Br.20* e 3 *S.81*. Inoltre fu contemporaneamente rilevato dalla GC & CS che il 14 febbraio Roma aveva ordinato al Comando di Palma di trasferire 3 caccia *CR.32* nell'aeroporto di Mahon a Minorca, recentemente acquisito dalle autorità nazionaliste, preoccu-

[176] HW 21/8, AS/0787 e AS/0794 dell'11 e 13 febbraio 1939.
[177] TNA, fondo HW 21, cartella 9, cit., rapporti crittografici AS/0803 del 14 febbraio, AS/0804 e AS/0805 del 15 febbraio e AS/0817 del 18 febbraio 1939.

pandosi di spiegare ai sospettosi funzionari di Franco che questa misura «aveva lo scopo di collaborare alla difesa della stessa Minorca».[178]

Da queste ultime informazioni Londra poteva ragionevolmente desumere che Mussolini non avesse ancora accantonato le sue mire sulle Baleari e che, di fronte all'evidente opposizione del generale Franco, cercava di mantenere almeno alcune teste di ponte su quell'arcipelago. Del resto agli inglesi risultava anche che l'aeronautica italiana basata a Palma di Maiorca, sebbene impiegata in misura inferiore rispetto al passato, non avesse alcuna intenzione di smobilitare, schierando il 15 febbraio 12 *CR.32*, 12 *S.79* e 8 *S.81* efficienti, oltre a ben 12 *S.79*, 4 *CR.32* e 2 *S.81* in riparazione o sotto revisione e ai suddetti 3 *CR.32* distaccati a Mahon. Infine non andavano sottovalutate le locali scorte di munizioni, che risultavano ancora imponenti nonostante la riduzione delle missioni, come venne confermato da un lungo rapporto italiano del 15 febbraio che riprendeva la consuetudine di dettagliare il numero dei vari tipi di bombe e di munizioni per mitragliatrice presenti a Palma e che venne parimenti decrittato dalla GC & CS.[179]

Nei restanti giorni di febbraio di quel 1939 l'aviazione italiana basata sul continente spagnolo continuò a concentrare la sua attenzione sulle installazioni portuali di Valencia, mentre le nostre squadriglie stanziate nelle Baleari presero di mira gli altri scali mediterranei significativi ancora nelle mani dei governativi, e cioè Cartagena, Gandía e Alicante, come risulta dalle numerose decrittazioni britanniche del periodo. Nel contempo Londra registrò l'ammontare dei velivoli italiani sugli aeroporti continentali spagnoli sotto la data del 20 febbraio, consistenti in 63 *CR.32*, 20 *S.79*, 12 *Ba.65*, 10 *S.81* (aumentati di 7 apparecchi giunti da Palma), 10 *Br.20* e 9 *Ro.37*. Infine gli inglesi annotarono perfino la notizia della partecipazione di 103 velivoli italia-

[178] HW 21/9, tutto nei rapporti crittografici AS/0805 e AS/0809, ambedue del 15 febbraio 1939.

[179] HW 21/9, AS/0821 del 21 febbraio 1939. A breve intervallo di tempo la GC & CS aggiornò l'ammontare, sempre elevato, delle munizioni immagazzinate a Palma. Cfr. *ibid.*, AS/0869 del 4 marzo 1939.

ni alla manifestazione aerea di Barcellona, indetta dalle euforiche autorità nazionaliste due giorni prima.[180]

Nuove perturbazioni atmosferiche ostacolarono l'attività aerea fino al termine del mese, permettendo soltanto un altro bombardamento su Valencia condotto il 27 febbraio da 5 *S.79* che, sempre secondo l'intercettato resoconto italiano, avevano anche colpito due navi in porto. In assenza di altre notizie operative, l'informazione crittografica più interessante del periodo fu quella che segnalò uno strano incidente occorso il 26 febbraio nell'aeroporto di Valenzuela, dove una bomba da 100 kg, custodita da armieri spagnoli agli ordini di un sottufficiale italiano, era improvvisamente esplosa innescando altri ordigni vicini. La conseguente catena di deflagrazioni aveva causato molteplici danni e la morte di cinque militari spagnoli e del sottufficiale italiano.[181]

Lo stesso 26 febbraio il Ministero dell'Aeronautica a Roma trasmise ai Comandi dell'aviazione legionaria sul continente e nelle Baleari un importante radiocifrato che dettagliava il carico di materiale trasportato dai mercantili *Stelvio* e *Aniene*, salpati dall'Italia per la Spagna il giorno precedente. La decrittazione del lungo elenco, saturo di termini tecnici, richiese tempi largamente superiori alla media e venne completata soltanto il 7 marzo, costituendo però per gli inglesi un'inestimabile miniera di notizie sulle capacità logistiche del nostro apparato militare, sulla qualità delle dotazioni e sull'autonomia combattiva delle forze italiane schierate in Spagna.[182]

Nel mese di marzo, destinato ad essere l'ultimo di quella cruenta guerra fratricida, l'attenzione dei crittografi inglesi continuò a rivolgersi alle missioni aeree italiane lungo le coste meridionali spagnole, dove i governativi ancora controllavano numerosi porti e aeroporti di media e picco-

[180] HW 21/9, AS/0822, AS/0823, AS/0824, AS/0827, AS/0832, AS/0835 e AS/0837 tra il 21 e il 24 febbraio 1939.

[181] HW 21/9, rapporti crittografici AS/0857 e AS/0859, ambedue del 1° marzo 1939, nel secondo dei quali si precisava anche che il 27 febbraio erano operativi a Palma 12 *CR.32*, 15 *S.79* e un *S.81*.

[182] HW 21/9, AS/0871 del 7 marzo 1939.

la grandezza, senza peraltro trascurare il contemporaneo appoggio aereo alla decisiva avanzata nazionalista su Madrid. Tra le informazioni così ricavate ricordiamo quelle relative ai bombardamenti del 1° marzo sull'aeroporto di Valencia e sulla stazione ferroviaria di Sagunto, condotti da due formazioni di 5 *S.79* decollati da basi continentali, nonché le incursioni dello stesso giorno sui porti di Cartagena e Gandía, eseguiti rispettivamente da 5 e da 3 trimotori dello stesso tipo appartenenti all'aviazione delle Baleari.[183]

La fuga dal porto di Cartagena delle residue navi militari repubblicane, avvenuta il 5 marzo e di cui dovremo riparlare al termine del prossimo capitolo, pur non essendo sfuggita alla nostra ricognizione aerea venne infruttuosamente contrastata da un imponente schieramento navale italiano. Esso, composto da ben due corazzate, cinque incrociatori, tredici cacciatorpediniere, diciassette torpediniere e un avviso scorta, non riuscì infatti a intercettare la formazione spagnola, formata da tre incrociatori e otto cacciatorpediniere, che quindi raggiunse indisturbata la base francese di Biserta, dove si fece internare. Non sorprende che anche questa fallita reazione italiana al suddetto evento sia stata seguita con interesse dai decrittatori britannici, che a partire dal 6 marzo intercettarono e interpretarono i radiocifrati dell'aviazione legionaria segnalanti l'evasione e i primi movimenti delle unità navali repubblicane, nonché la loro affannosa e vana ricerca in mare aperto.[184]

Nel frattempo l'evidenza e l'ineluttabilità della sconfitta indussero l'agonizzante governo repubblicano a tentare di salvare il salvabile, predisponendo soprattutto il rifugio in Francia, al di là dei Pirenei, dei capi politici e militari del regime, le cui speranze di repentina rivincita dovettero essere dilazionate nel tempo a causa dell'immane cataclisma che di lì a poco travolse l'intera Europa.

Di contro, l'incombente trionfo dei nazionalisti e dei loro alleati italo-tedeschi non fece desistere la GC & CS dal

[183] HW 21/9, AS/0866 del 3 marzo 1939.

[184] HW 21/9, AS/0882 del 9 marzo 1939. Sull'intero avvenimento navale cfr. F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 406-411.

suo consueto lavoro di intelligence, che mirava ad affinare cautelativamente l'apparato preposto all'interpretazione delle comunicazioni in cifra di quei Paesi collocabili tra i possibili futuri avversari, attribuendo all'attività crittografica del periodo anche una funzione addestrativa e sperimentale in vista di una non remota emergenza nazionale. Nelle ultime settimane di guerra continuarono quindi ad essere interpretati a Londra sia i radiomessaggi scambiati tra i Comandi aeronautici italiani in Spagna, sia e soprattutto quelli indirizzati alle superiori autorità ministeriali di Roma, come sta a dimostrare la matrice delle decrittazioni del mese di marzo del 1939. Il contenuto prevalente delle ricavate informazioni non era comunque dissimile dal passato, continuando ad evidenziare le modalità e le finalità delle missioni aeree, l'esito di queste operazioni, la periodica variazione numerica dei velivoli negli aeroporti della Spagna continentale e insulare, il tipo e la quantità di munizionamento utilizzato, le scorte disponibili di materiale e perfino le ore di volo effettuate da questo o quel reparto.

Qualche volta però, come abbiamo già riscontrato, la GC & CS procurava anche informazioni crittografiche di contenuto strategico-politico, che consentivano a Londra di valutare, ad esempio, il reale stato dei rapporti tra il governo provvisorio di Franco e gli alleati italo-tedeschi. Se ne ebbe una prova proprio in quel marzo del 1939, grazie all'interpretazione di un radiocifrato delle ore 13.30 del giorno 13, diretto da Palma a Roma e nel quale si comunicava la significativa richiesta nazionalista di spostare ad Ibiza i già citati tre *CR.32* italiani inviati in precedenza nell'importante base di Mahon nell'isola di Minorca. Venivano così confermate le precedenti notizie sulla generale insofferenza dei nazionalisti nei confronti dell'ingombrante anche se necessaria presenza italiana e soprattutto sulla viva opposizione di Franco a un nostro stabile stanziamento nelle Baleari.[185]

Nel frattempo continuavano naturalmente ad affluire a

[185] TNA, fondo HW 21, cartella 10: *G.C.& C.S. Air Section: Spanish revolt, activity by Italian Air Force. German-Italian Air liaison, 15 March-13 April 1939*, rapporto crittografico AS/0912 del 16 marzo 1939.

Londra le ormai consuete informazioni di carattere logistico ed organico concernenti le dotazioni aeree e le scorte di munizioni presenti negli aeroporti italiani in terra spagnola. Così, ad esempio, il 18 marzo fu reso noto che i nostri velivoli efficienti nelle Baleari sotto la data del 15 consistevano in 17 *S.79*, 11 *CR.32* e un solo *S.81*, mentre altri 7 *S.79*, 6 *CR.32* e un *S.81* si trovavano in riparazione o manutenzione. Seguiva poi l'ormai solito e dettagliatissimo resoconto sulle riserve di munizioni e materiali immagazzinati a Palma in quegli ultimi giorni di guerra.[186]

Sul versante operativo le notizie desunte da Londra confermarono che il massimo sforzo veniva allora esercitato dall'aviazione legionaria basata sul continente, rappresentata il 20 marzo da 62 *CR.32*, 21 *S.79*, 10 *Br.20*, 9 *S.81*, 8 *Ro.37*, 5 *Ba.65* e 10 nuovi caccia monoplani Fiat *G.50*, inviati in Spagna per valutazione. Più in particolare, gli inglesi seppero che dagli aeroporti continentali erano decollate il giorno 21 le squadriglie dirette a bombardare Madrid, Ocaña, Cabañas e Madridejos, mentre i molto più ridotti reparti delle Baleari si erano limitati a bersagliare contemporaneamente il porto e la zona industriale di Valencia con 5 *S.79*, due dei quali erano stati danneggiati dal fuoco contraereo.[187]

Uno degli ultimi casi di sovrapposizione di interessi navali e aeronautici italiani, del resto manifestatisi con una certa frequenza nel corso dell'intero conflitto, fu particolarmente seguito dai crittografi britannici entro il 25 marzo, quando essi completarono l'interpretazione di un lungo radiocifrato trasmesso da Roma alle ore 16.15 del giorno 22 e diretto al Quartier Generale dell'aviazione legionaria. In esso erano dettagliatamente elencate, in tre fitte pagine, la natura e la consistenza del carico imbarcato sul mercantile *Aniene*, salpato dall'Italia nella notte del 20 e che tra l'altro trasportava 1.701 casse di materiali destinati sia all'aviazione legionaria, sia alle Forze Armate nazionaliste. Oltre a ciò, nel rapporto crittografico redatto a tale proposito gli inglesi fecero in tempo ad inserire anche

[186] HW 21/10, AS/0918 del 18 marzo 1939.
[187] HW 21/10, AS/0937 e AS/0945 del 22 e 24 marzo 1939.

la decrittazione del successivo radiocifrato delle ore 23.20 dello stesso giorno, con il quale il Ministero della Regia Aeronautica precisava che sul medesimo mercantile erano state imbarcate altre 63 casse contenenti specifici pezzi di ricambio per i nostri bombardieri *S.79* e *S.81* e per i caccia *CR.32*.[188]

Sempre di comune interesse aereo e navale si rivelò infine la dettagliatissima decrittazione britannica del seguente dispaccio della Marina italiana, diretto da Palma di Maiorca a Roma il 1° aprile e cifrato su macchina ENIGMA: «Marina Roma et nave VIVALDI per squadriglia, n. 483. Riferimento dispaccio B.3558 di Marina Roma data dieci marzo. Martedì mattina partiranno da Palma quattro apparecchi diretti Genova. Nominativi radio sono BUWI come Bari, Udine, Wilson, Imola; BPYR come Bari, Palermo, York, Roma; ZCGM come Zara, Catania, Genova, Milano; ZQFN come Zara, Quarto, Fiume, Napoli. Dato che apparecchi devono partire con tempo assicurato, conferma sarà data lunedì. F.to LENZI».[189]

Continuavano frattanto le decrittazioni dei radiomessaggi cifrati della Regia Aeronautica riguardanti le ultime operazioni belliche nei cieli spagnoli. Queste si concretizzarono in bombardamenti sulle vie di comunicazione nei dintorni di Madridejos e sul porto di Alicante, effettuati il 25 marzo rispettivamente dagli *S.79* basati sul continente e nelle Baleari. Tali incursioni furono seguite il giorno 26 da ricognizioni armate sul fronte tra Almonacid e Villaseca, condotte da nostri *Br.20* e *Ro.37*. Quindi a Londra si seppe che il 27 del mese 7 *Br.20* avevano preso di mira Argés e la zona di Cobisa, che 9 *S.79* avevano bombardato l'incrocio stradale a Villamuelas e la stazione ferroviaria di Villesquilla de Yepes e che 5 *Ro.37* avevano cooperato con l'artiglieria nelle stesse zone. Infine fu noto che il 28 marzo l'aviazione legionaria stanziata nelle Baleari aveva inviato 5 *S.79*

[188] HW 21/10, AS/0949 del 25 marzo 1939.

[189] TNA, fondo HW 18, cartella 450: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 17 February-30 April 1939*. Sulle decrittazioni delle macchine cifranti ENIGMA della Regia Marina durante la guerra civile spagnola ci soffermeremo nel prossimo capitolo.

ad attaccare le città costiere di Gandía e Dénia, disponendo complessivamente di 15 *S.79*, 11 *CR.32* e 2 *S.81*.[190]

Il 31 marzo fu infine interpretato dalla GC & CS il radiomessaggio inviato il 28 marzo dal Quartier Generale dell'aviazione legionaria al Ministero dell'Aeronautica a Roma e nel quale veniva comunicato trionfalmente che «truppe nazionaliste e del C.T.V. hanno messo piede a Madrid alle ore 15.00. Il gruppo caccia Remondino ha volato continuamente sulla città in servizio di scorta e vigilanza. Osservata grande esultanza».[191]

Nei pochi giorni intercorrenti tra la caduta di Madrid e la proclamazione ufficiale della vittoria del 1° aprile non si registrarono missioni aeree di rilievo, ma solo voli di ricognizione sulle zone rivierasche antistanti Sagunto e Valencia, cosicché i crittografi britannici si limitarono all'ormai consueto conto dei velivoli italiani efficienti e di quelli in riparazione sul continente e nelle Baleari, e all'elenco, parimenti abituale, delle scorte di materiale e munizioni conservate nei depositi di Palma di Maiorca. Londra venne così a sapere che queste ultime contavano alla data del 31 marzo 836 bombe da 250 kg, 6.388 bombe da 100 kg, 6.253 bombe da 50 kg e 8.182 bombe incendiarie da 20 kg, oltre a decine di migliaia di spezzoni. Infine le munizioni ordinarie per mitragliatrici leggere localmente disponibili risultavano essere 649.031, quelle traccianti 144.200, quelle ordinarie da 8 mm 127.500 e quelle ordinarie da 12,7 mm 120.570.[192]

Rilevante fu anche la notizia annotata dalla GC & CS il giorno 6 secondo la quale «a mezzanotte del 4 aprile le chiavi cifranti italiane sono state cambiate ed è probabile che future informazioni non saranno ottenibili per alcuni giorni». Tale evento era da ritenersi prevedibile poiché rientrava tra le misure adottate periodicamente da ogni Forza

[190] HW 21/10, AS/0956 e AS/0963 del 28 e 31 marzo 1939. Gli aerei italiani efficienti sul continente il 27 marzo risultavano invece essere 56 *CR.32*, 22 *S.79*, 10 *S.81*, 9 *Br.20*, 9 *G.50*, 8 *Ro.37* e 4 *Ba.65*.

[191] HW 21/10, citato rapporto crittografico AS/0963 del 31 marzo 1939.

[192] HW 21/10, AS/0969 del 1° aprile, AS/0978 del 3 aprile, AS/0983 del 5 aprile e AS/0984 del 5 aprile 1939.

Armata e che risultavano ancora più semplici utilizzando macchine cifranti. Tuttavia, a dispetto del pessimismo espresso a Londra, questo cambio di chiavi cifranti non comportò alcun serio problema ai decrittatori britannici, se si eccettua un provvisorio aumento dei tempi di interpretazione dei messaggi intercettati, che salirono per il momento a quattro e perfino a cinque giorni, per decrescere di nuovo e attestarsi attorno alle quarantott'ore ai primi giorni di maggio.[193]

Fu del resto la stessa GC & CS a ribadire, in margine al suo rapporto crittografico del 13 aprile, che i momentanei «ritardi nella decrittazione degli attuali messaggi sono dovuti al cambio delle chiavi cifranti avvenuto il 5 aprile» (per la precisione a mezzanotte del 4). Questa ammissione venne però seguita il 2 maggio dal consolatorio annuncio della stessa centrale crittografica inglese, secondo cui «le chiavi cifranti sono appena tornate leggibili».[194]

Terminato finalmente quel sanguinoso e perfino crudele conflitto fratricida, i crittografi inglesi rivolsero la loro attenzione alle missioni di pattugliamento o di semplice riposizionamento dei reparti dell'aviazione legionaria sul territorio spagnolo. In quei frangenti assunsero un certo valore storico anche le decrittazioni che evidenziarono sia il carico trasportato dai mercantili *Stelvio* e *Patti* nel corso delle loro ultime missioni, sia le scorte di materiale dell'Aeronautica italiana esistenti a fine guerra sul territorio spagnolo.[195]

Più attinenti alla cronaca che alla storia furono invece le informazioni raccolte sulle molteplici manifestazioni aeree indette dal generale Franco per commemorare la vittoria e alle quali parteciparono massicciamente i nostri reparti. Infatti il 4 maggio la GC & CS registrò che 62 *CR.32* italiani, sui 65 allora presenti sul continente spagnolo, erano stati

[193] HW 21/10, AS/0987 del 6 aprile 1939. Nell'occasione si veda in HW 21/11 il rapporto crittografico AS/1061 del 6 maggio che riferisce avvenimenti di due giorni prima.

[194] TNA, fondo HW 21, cartella 11: *G.C.& C.S. Air Section: Italian Air Force in Spain and Baleares, 13 April-23 May 1939*, AS/1008 del 13 aprile e AS/1042 del 2 maggio 1939.

[195] HW 21/11, AS/1006, AS/1014, AS/1020, AS/1024 e AS/1031 del 13, 17, 20, 22 e 28 aprile 1939.

trasferiti da Siviglia a Valencia per prendere parte alla locale parata aerea. Quindi il 6 del mese giunse a Londra la conferma che alla suddetta manifestazione avevano effettivamente partecipato 61 nostri *CR.32* e 21 *S.79*. Infine lo stesso 6 maggio si seppe che quei 62 *CR.32* erano ripartiti da Valencia e rientrati a Siviglia solo quarantott'ore prima.[196]

Anche i preparativi per la conclusiva e maestosa parata militare di Madrid furono seguiti, seppure con un certo distacco, dagli inglesi che l'11 maggio, alla vigilia di tale evento, interpretarono il radiomessaggio n. 05827 trasmesso dal gen. Monti (Quartier Generale dell'aviazione legionaria) al generale Maceratini del Comando aereo delle Baleari. Vi si chiedeva la partecipazione alla suddetta manifestazione di 15 *S.79* di Palma, che avrebbero dovuto fare scalo a Valenzuela e volare in tre sezioni di cinque apparecchi, avendo a bordo cinque uomini ciascuno, compresi i rappresentanti del Gruppo. A tale riguardo si chiedeva a Palma di fornire i nomi dei partecipanti prescelti. La risposta del generale Maceratini, siglata con il numero 0642 del 6 maggio 1939, comunicava che avrebbero preso parte all'avvenimento 22 ufficiali, 16 sottufficiali tecnici, 9 sottufficiali ordinari e 26 avieri con compiti specifici. Infine l'11 maggio la GC & CS informò che i 15 *S.79* erano decollati da Palma alle ore 08.45 del giorno 9, al comando del colonnello Cassiani.[197]

In sede consuntiva è opportuno ricordare e riassumere quanto già enunciato in precedenza, cioè che l'interpretazione dei radiocifrati dell'Aeronautica italiana tra il 1936 e il 1939 agevolò notevolmente le scelte politico-strategiche del governo britannico in un periodo di gravissima crisi e di serie minacce alla pace mondiale, molte delle quali derivanti proprio da Roma. Questa esclusiva abilità inglese di interpretare non saltuariamente, ma con continuità le comunicazioni segrete di una delle più ambiziose Forze Armate europee rese altresì possibile a Londra una più equilibrata

[196] HW 21/11, AS/1051 del 4 maggio e AS/1057 e AS/1061 del 6 maggio 1939. Nel primo di questi rapporti crittografici viene anche rilevato che il 1° maggio erano efficienti sul continente 65 *CR.32*, 24 *S.79*, 11 *Ro.37*, 9 *Ba.65*, 9 *G.50*, 8 *Br.20* e 7 *S.81* italiani.

[197] HW 21/11, tutto in AS/1075 dell'11 maggio 1939.

e realistica valutazione delle effettive potenzialità aeronautiche italiane, al di là delle insidie della propaganda e dei vanagloriosi proclami fascisti.

I suddetti obiettivi furono conseguiti pienamente dalla Government Code and Cipher School impiegando materiale umano scarso di numero, ma professionalmente molto qualificato, nonché metodi matematici e statistici all'avanguardia, in una contingenza storica nella quale era essenziale la precisione delle informazioni piuttosto che la loro rapidità. Come infatti abbiamo parimenti anticipato, le decrittazioni britanniche nel corso della guerra civile spagnola, a differenza di quelle prodotte durante il secondo conflitto mondiale, non erano destinate a sollecite applicazioni tattiche sul campo di battaglia, ma alla conoscenza delle reali risorse materiali, umane e logistiche di una Forza Armata quale la Regia Aeronautica italiana, allora esageratamente temuta non solo nel Regno Unito.

La violazione inglese delle prime macchine ENIGMA della Regia Marina

1. L'Intelligence britannico e i sommergibili «sconosciuti»

Oltre alla sua comprovata capacità di interpretare negli anni Trenta i classici codici manuali italiani, la GC & CS ricavò un ulteriore e sorprendente vantaggio informativo dalla penetrazione, finora sconosciuta, delle prime macchine cifranti ENIGMA adottate dalla Regia Marina a partire dal 1937, cioè durante la guerra civile spagnola.

I documenti ufficiali oggidì disponibili ci dicono infatti che, dopo un periodo di sperimentazione scientifica, la stessa GC & CS, allora ancora priva dei noti calcolatori elettromeccanici *bombe*, ritenne di affidarsi ad un metodo crittografico manuale chiamato RODDING, che il matematico Dillwyn Knox escogitò per risolvere i complicatissimi anagrammi prodotti dalle ENIGMA utilizzate per la prima volta in guerra da una Forza Armata europea.

Grazie a tale lavoro, la GC & CS cominciò a decrittare almeno dal 21 aprile 1938 i radiomessaggi della Marina italiana compilati sulle suddette rivoluzionarie macchine cifranti: novità storicamente assai rilevante, che ci costringe ad arretrare di almeno un paio di anni la data di inizio, finora accertata, della violazione delle stesse ENIGMA da parte dell'Intelligence britannico. Considerato quindi il periodo di esordio di tali decrittazioni, o almeno di quelle attualmente consultabili presso i National Archives di Kew

Gardens, non si può che constatare purtroppo il loro ritardo cronologico su alcuni eventi navali caratterizzanti la guerra civile spagnola. Parliamo soprattutto dello scottante argomento relativo alle crociere «piratesche» compiute precedentemente, e cioè nel 1936-1937, da nostre unità subacquee e di superficie contro il traffico militare e mercantile al servizio del legittimo governo spagnolo, senza che esistesse tra Roma e Madrid alcuno stato di guerra.[1]

Tuttavia gli archivi britannici dispongono su questa stessa tematica di una surrogante documentazione che dimostra come l'Intelligence di Sua Maestà fosse al corrente almeno dei tratti essenziali delle suddette segrete operazioni navali italiane, ben prima che iniziasse la fruttifera opera di interpretazione e di analisi delle radiocomunicazioni ENIGMA della Regia Marina. Sulla base infatti di informazioni di genere imprecisato, tra cui vanno probabilmente incluse quelle derivanti dalla già accennata violazione dei classici codici manuali italiani, gli inglesi conobbero, ad esempio, alcuni particolari riguardanti il famoso attacco condotto per errore dal nostro sommergibile *Iride* al cacciatorpediniere britannico *Havock* nella serata del 30 agosto 1937. Londra non ritenne tuttavia che queste conoscenze fossero sufficienti alla presentazione di una circostanziata accusa pubblica nei confronti del regime fascista: provvedimento che oltre tutto avrebbe inasprito ulteriormente i già tesi rapporti diplomatici tra i due Paesi.[2]

Comunque sia, appaiono tuttora sintomatiche le già accennate parole di velato monito espresse il successivo 4 set-

[1] Ricordiamo al proposito che, dopo le segrete campagne sottomarine italiane del 1936 e 1937, gli ultimi nostri sommergibili impiegati in tale tipo di missioni occulte furono il *Ferraris*, il *Galilei*, l'*Iride* e l'*Onice*, che operarono tra l'8 ottobre 1937 e il 5 febbraio 1938 sotto bandiera spagnola, ma con equipaggi interamente italiani arruolati come «legionari» e con ufficiali di collegamento franchisti. Cfr. F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 330-342.

[2] TNA, fondo ADM 116, cartella 3917: *Spanish civil war: activities of Italian and unknown submarines and warships in the Mediterranean, 1936-1937*. Nell'occasione gli inglesi furono parzialmente fuorviati dalle errate notizie provenienti dalle autorità governative spagnole, che avevano creduto di identificare il sommergibile attaccante nell'italiano *Topazio* e perfino di presumere il suo affondamento durante la successiva caccia antisom organizzata dagli inglesi. Cfr. *ibid.*, messaggio n. 2055 del 10 settembre 1937.

tembre dall'ammiraglio inglese Sommerville all'ammiraglio Alberto Marenco di Moriondo, comandante del gruppo navale italiano che partecipava in quel periodo al controllo internazionale del traffico marittimo. Le affermazioni di Sommerville infatti apparivano tecnicamente troppo decise per non essere supportate da informazioni di prima mano, quasi certamente di origine crittografica, sebbene Londra non fosse allora in grado di identificare con certezza né il tipo, né il nominativo del battello attaccante.[3]

Ci sembra opportuno riferire al proposito anche la versione italiana dei fatti, ricordando il giudizio riservato ma onesto dell'allora ministro degli Esteri Galeazzo Ciano, che sotto la data del 2 settembre 1937 annotò nel suo famoso diario quanto segue: «Grande attività della Marina: tre siluramenti ed un sequestro. Ma l'opinione internazionale si monta. Soprattutto in Inghilterra a seguito del lancio contro il C.T. HAVOCK, fortunatamente non colpito. È stato l'IRIDE. Siamo già in piena polemica».[4]

L'Intelligence britannico non si limitò comunque a rivolgere l'attenzione soltanto agli episodi coinvolgenti navi battenti la propria bandiera nazionale, ma si interessò dell'intero fenomeno delle unità di superficie e subacquee «sconosciute» che, come è noto, lanciarono nel 1936-1937 ripetuti attacchi contro le linee di traffico della Spagna repubblicana, prendendo di mira i vettori navali di qualsiasi nazionalità impegnati a sostenere gli sforzi bellici governativi. A tale riguardo è anche possibile rilevare una certa coincidenza tra le informazioni raccolte a Londra e le contemporanee proteste che le legittime autorità spagnole inoltrarono al Segretario generale della Società delle Nazioni e che chiedevano una chiara condanna della ripetuta e indebita interferenza di una Marina ufficialmente neutrale,

[3] Sull'episodio cfr. P. Rapalino, *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, cit., p. 251. Si ricorda ancora una volta che l'ammiraglio Sommerville vantò nell'occasione la presunta facilità con la quale la Marina inglese avrebbe potuto affondare il sommergibile attaccante, grazie ai nuovi sistemi «ecogoniometrici». All'epoca però tali sistemi non costituivano affatto una novità tecnologica e probabilmente erano stati utilizzati nella conversazione per mascherare altri strumenti identificativi.

[4] G. Ciano, *Diario 1937-1943*, cit., 2 settembre 1937, p. 32.

quale quella italiana, nei confronti del traffico marittimo di uno dei due belligeranti.

In particolare gli inglesi seguirono passo passo l'evolversi della particolareggiata e ampia denuncia che il ministro degli Esteri della Spagna repubblicana José Giral presentò alla Società delle Nazioni il 21 agosto 1937. Il primo dei cinque capi d'accusa contenuti in tale documento aveva per oggetto non l'ormai solito attacco da parte di un altrettanto consueto sommergibile «sconosciuto», ma l'ancor più sfacciato siluramento e affondamento della petroliera spagnola *Campeador* di 7.932 t.s.l. da parte di una nave «di superficie» chiaramente italiana. Quest'ultima, come abbiamo già visto, era rappresentata nell'occasione dal cacciatorpediniere *Saetta* del C.C. Giulio Cerrina Feroni, autore dell'agguato nella notte dell'11 agosto e facilmente identificato come tale da numerosi testimoni oculari.[5]

Secondo la requisitoria delle autorità spagnole presso la SdN, che oggi sappiamo in armonia con le notizie in possesso dell'Intelligence britannico, la *Campeador*, salpata da Costanza nel Mar Nero il 4 del mese con a bordo 9.000 tonnellate di combustibili, era stata incrociata e convenientemente salutata alle 09.00 del giorno 11 da un cacciatorpediniere battente bandiera italiana, che mostrava chiaramente sullo specchio di poppa il nome *Saetta*, nonché sul mascone di prua le due lettere *SA* dipinte in rosso. Da quel momento la nostra nave da guerra aveva strettamente pedinato la petroliera spagnola, per essere poi affiancata alle ore 16.00 da un'altra unità italiana dello stesso tipo, che aveva emesso ripetuti segnali luminosi ma che si era mantenuta ad una distanza troppo elevata per rendere identificabile il nominativo.

Alle 19.00 la situazione era la seguente: la *Campeador* dirigeva verso Capo Bon, seguita a circa cinque miglia dai due cacciatorpediniere italiani, che cambiavano di tanto in tanto la loro disposizione dalla linea di fila alla linea di fronte. Sopravvenuto il tramonto, la petroliera spagnola accese

[5] Cfr. F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., p. 297.

i fanali di posizione, imitata per circa venti minuti dalle due navi da guerra italiane, che però alle 19.20 spensero improvvisamente le luci e si posizionarono a breve distanza dal traverso di destra del bersaglio prescelto, rimanendo comunque visibili nelle tenebre calanti. Quindi, a partire dalle 19.50 di quell'11 agosto 1937 (20.14 secondo l'orario del rapporto italiano), la *Campeador* venne colpita in successione da tre siluri che la fecero affondare rapidamente, mentre i due nostri cacciatorpediniere, ancora vicini, si astennero dal prestare assistenza e anzi, secondo alcune testimonianze, aprirono addirittura il fuoco di mitragliatrice contro i naufraghi che si dibattevano in un mare di fiamme, prima di allontanarsi definitivamente. Dodici marinai spagnoli non sopravvissero al luttuoso evento.[6]

Due giorni dopo, come abbiamo parimenti già illustrato, il mercantile repubblicano *Conde de Abásolo* da 3.945 t.s.l. fu affondato all'incirca nelle stesse acque dal cacciatorpediniere italiano *Ostro* del C.C. Franz Giuseppe Cerasuoli ed anche in questo caso sia gli spagnoli che gli inglesi identificarono la nazionalità dell'aggressore, sebbene non il suo esatto nominativo. In particolare, nella citata denuncia presentata dal legittimo governo spagnolo alla Società delle Nazioni, massimo consesso internazionale del periodo, era allegata la testimonianza del sopravvissuto comandante di tale mercantile, secondo il quale la sua nave sarebbe stata inizialmente sorvolata alle 17.00 del 12 agosto da due idrovolanti e poi incrociata in successione da alcune unità da guerra italiane entro il pomeriggio del giorno 13. Infine, calata l'oscurità, il *Conde de Abásolo* venne avvistato, illuminato da un proiettore e infine affondato con un siluro da un cacciatorpediniere riconosciuto come italiano, ma di cui non era stato possibile identificare il nominativo poiché all'ultimo istante esso aveva spento le luci di posizione.[7]

Solo quarantott'ore dopo il sommergibile italiano *Ferra-*

[6] TNA, fondo ADM 116, cartella 3917, cit., appello del governo spagnolo al Segretario Generale della Lega delle Nazioni in data 21 agosto 1937, pp. 1-2.

[7] *Ibid.*, pp. 2-3 e F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., p. 297.

ris del C.C. Sergio Lusena, come abbiamo egualmente ricordato, silurò e affondò presso Tenedos nel Mar Egeo la motonave spagnola *Ciudad de Cádiz* di 4.602 t.s.l. e anche su tale episodio si dilungò la requisitoria presentata in materia dal governo repubblicano alla Società delle Nazioni, che collima con le informazioni in possesso dell'Intelligence britannico. Nell'occasione il battello aggressore ebbe l'ardire di attaccare in superficie e alla luce del sole alla distanza di soli 300 metri, non esibendo alcuna bandiera ma solo la falsa sigla *C3* dipinta in rosso: mascheramenti che però non valsero a dissimulare le sue caratteristiche estetiche, chiaramente appartenenti ad un sommergibile italiano. Solo dopo aver sparato otto colpi di cannone e lanciato due siluri, che colpirono mortalmente il mercantile, il battello inalberò la bandiera di comodo dei nazionalisti spagnoli e assistette inoperoso all'affondamento del suo bersaglio e al salvataggio dei superstiti da parte di un piroscafo sovietico accorso sul luogo.[8]

La requisitoria del legittimo governo repubblicano spagnolo riferiva altresì la perdita del proprio piroscafo *Armuru*, avvenuta nella notte del successivo 18 agosto e sempre presso l'isola di Tenedos ad opera di un altro sommergibile «sconosciuto», ma che sappiamo essere stato ancora una volta il *Ferraris*. Nello stesso giorno fu anche denunciato l'infruttuoso inseguimento del mercantile *Aldecoa* da parte del solito *Ferraris*, che lanciò anche un siluro senza però colpire e senza venire identificato.[9]

Tuttavia, nonostante la mancanza di prove certe nelle suddette occasioni, così come in altre situazioni simili, «le caratteristiche delle unità che effettuavano questi attacchi non corrispondono a quelle delle navi da guerra in servizio presso la Marina dei ribelli spagnoli, ma a ben conosciuti tipi di unità italiane», come ebbe a concludere il delegato spagnolo presso la Società delle Nazioni. Di conseguenza

[8] TNA, fondo ADM 116, cartella 3917, p. 3 e F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 284 e 449.

[9] TNA, fondo ADM 116, cartella 3917, e F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., p. 284.

l'Italia veniva accusata di «flagrante aggressione contro la repubblica spagnola» e di «un comportamento insolente» in ognuna delle circostanze, mentre il solo tentativo delle autorità fasciste di contestare le prove addotte rappresentava «un insulto al buon senso dei membri del Consiglio». In conclusione «la condotta criminale del governo italiano nell'attaccare navi mercantili spagnole senza alcuna provocazione dovrà ricevere la giusta condanna agli occhi dell'opinione pubblica mondiale, qui rappresentata dalla Lega delle Nazioni».[10]

Come è accaduto molto spesso presso la Società delle Nazioni, così come più raramente, ma sempre significativamente accade oggi presso le attuali Nazioni Unite, il più agevole e usato sotterfugio per eludere questioni spinose, o almeno per rimandare fino all'esaurimento la soluzione di controversie coinvolgenti interessi più grandi di quelli esposti dai postulanti, era ed è quello di «riunire intorno ad un tavolo» una pigra o incapace «commissione di inchiesta». All'epoca non erano infatti insolite strategie dilatorie e decisioni compromissorie, adottate per lo più quando l'emozione del momento si era dissolta e perfino quando gli Stati ricorrenti avevano cambiato i propri orientamenti politici, con buona pace dei soggetti originariamente danneggiati. All'epoca fu l'Italia a ricevere i vantaggi di siffatto sistema ciarliero e inconcludente, mentre oggidì, al di là di condanne verbali o, ancor peggio, verbose, l'imperante ipocrisia beneficia altre Nazioni.

2. Le prime penetrazioni delle ENIGMA

L'adozione delle macchine ENIGMA da parte della Regia Marina durante la guerra civile spagnola, oltre ad essere comprovata dalla documentazione archivistica italiana, esibita dal dottor Franco Bargoni nel suo libro più volte citato, viene anche confermata dalle carte d'archivio inglesi. Ci

[10] TNA, fondo ADM 116, cartella 3917, p. 4.

soffermeremo più dettagliatamente su queste prove documentarie d'origine britannica al momento cronologicamente opportuno, ma riteniamo comunque necessario preannunciarne qui di seguito il contenuto, a garanzia di quanto sarà successivamente esposto nel presente lavoro.[11]

In sintesi si trattò di alcune specifiche e sintomatiche decrittazioni di messaggi della Marina italiana, che verso la fine della guerra di Spagna riguardarono la ricollocazione delle macchine ENIGMA all'interno dei nostri Comandi locali e su cui ritorneremo nel settimo paragrafo. La prima di queste decrittazioni è del 1° febbraio 1939 e da essa gli inglesi seppero che, in vista del rimpatrio del cacciatorpediniere *Usodimare*, la macchina ENIGMA imbarcata su tale unità sarebbe stata trasferita sul gemello *Tarigo* destinato a rimanere a Palma di Maiorca. Quindi il 6 e il 10 aprile successivi la GC & CS interpretò altri due radiocifrati trasmessi sempre dal nostro Ministero della Marina con i quali si ordinava di installare anche nella conquistata Barcellona una stazione radio dotata di ENIGMA (l'ottavo esemplare della serie) e si confermava che una macchina dello stesso tipo era stata trasferita sulla torpediniera *Orsa* stazionante a Palma in sostituzione del *Tarigo*. Infine il 29 aprile gli inglesi decrittarono il radiocifrato n. 3896 del Comando italiano di Cadice con il quale si rendeva nota l'autorizzazione tedesca a trattenere, fino alla scadenza delle locali esigenze, le macchine cifranti prestate dalla Germania alle nostre sedi navali in Spagna.[12]

Abbiamo ricordato quanto sopra solo come conferma

[11] La documentazione originale italiana riguardante l'affitto di sette iniziali macchine cifranti ENIGMA da parte della Regia Marina nel 1937 (divenute otto all'inizio del 1939), cui ha attinto il dottor Franco Bargoni e che comprende perfino i rispettivi numeri di matricola, è custodita nell'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), fondo OMS, cartelle 2960, 3078 e 3079. Come abbiamo già detto, un certo numero di tali macchine fu poi definitivamente acquistato dalla Marina italiana, che le utilizzò nella seconda guerra mondiale, affiancandole alle cifratrici HAGELIN d'origine svedese.

[12] TNA, fondo HW 18, cartella 449: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 1st December 1938-16 February 1939*, decrittazione delle ore 10.20 del 1° febbraio 1939; fondo HW 18, cartella 450: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 17 February-30 April 1939*, decrittazioni delle ore 11.35 del 6 aprile, delle ore 20.00 del 10 aprile e delle ore 20.30 del 29 aprile 1939.

dell'adozione delle macchine ENIGMA da parte dei Comandi navali italiani in terra spagnola e nelle acque limitrofe; ma non si deve credere che tali notizie costituissero allora una sorpresa per gli inglesi, consapevoli invece fin dal 1937 del crescente impiego di tali macchine da parte della Regia Marina. In quell'anno però la GC & CS era in grado di assegnare solo due operatori all'analisi delle radiocomunicazioni cifrate con il nuovo sistema meccanizzato e conseguentemente poté interpretare i radiomessaggi redatti sulle nostre ENIGMA solo a partire dal 21 aprile 1938, dopo aver aumentato progressivamente il numero degli addetti e aver messo a punto il ricordato ed efficace sistema crittografico manuale denominato RODDING.

Le risultanti decrittazioni, tuttora conservate in lingua italiana, sono state da poco rese consultabili presso l'archivio di Stato britannico, da dove non è escluso possano emergere in futuro altre carte in grado di retrodatare ulteriormente l'inizio della penetrazione delle ENIGMA della Regia Marina. È comunque già estremamente importante e perfino storiograficamente rivoluzionario poter oggi dimostrare sia che la Marina italiana fu la prima Forza Armata al mondo a rimanere vittima durante un conflitto della violazione inglese di queste ormai famose macchine cifranti d'origine tedesca, sia che tale violazione ebbe quanto meno inizio nel 1938 e non nel 1940 e sia che essa non fu quindi dipendente né da un presunto aiuto tecnologico franco-polacco, né dalle catture o da fantasiose «ricostruzioni» delle stesse macchine cifranti durante il secondo conflitto mondiale.

I ridotti tempi di decrittazione che, come detto, superarono raramente le ventiquattr'ore e che quindi furono solo leggermente più estesi di quelli poi mediamente necessari alla GC & CS per violare le ENIGMA nella Seconda guerra mondiale, potrebbero apparire oggi miracolosi, considerando che il lavoro di interpretazione negli anni 1938 e 1939 veniva effettuato con metodi manuali e non meccanizzati. In verità la relativa rapidità con la quale vennero interpretati i messaggi ENIGMA della Regia Marina durante la guerra civile spagnola aveva una spiegazione semplice, che derivava dall'imperfetto uso di quelle macchine cifran-

ti da parte dei nostri addetti alle radiotrasmissioni. Questi ultimi infatti, per inesperienza o per pigrizia, erano soliti utilizzare troppo a lungo le stesse «chiavi cifranti», anziché variarle ripetutamente con il semplice spostamento del primo rotore e degli allacciamenti elettrici di cui era dotata la macchina. Daremo maggior conto di quanto detto nel conclusivo paragrafo 8.

Il primo radiocifrato ENIGMA intercettato dalla GC & CS risulta oggi quello del Comando italiano di Cadice delle ore 22.00 del 20 aprile 1938, decrittato a Londra in diciotto ore ed esattamente entro le 16.00 del giorno 21. Esso segnalava al Comando di Salamanca il transito attraverso il Bosforo della cisterna britannica *Arlon*, di cui veniva indicato anche il carico composto da 6.700 tonnellate di carburanti. Mezz'ora dopo gli inglesi interpretarono anche la risposta di Salamanca, che chiedeva a Cadice di venire parimenti e costantemente informata sui movimenti dei mercantili al servizio dei «rossi» diretti a Orano e a Marsiglia. Oltre a ciò, la GC & CS mise in chiaro nello stesso giorno altri radiocifrati della Regia Marina riguardanti sia l'adozione all'interno del nostro Corpo Truppe Volontarie di un nuovo codice a partire dal giorno 25, sia i futuri movimenti delle grandi motonavi *Oceania* e *Roma* dal 29 aprile al 5 maggio, del prestigioso transatlantico *Rex* dal 19 al 22 maggio e delle motonavi *Neptunia* e *Saturnia* dal 27 maggio al 2 giugno, sia infine la predisposta posizione del cacciatorpediniere *Pigafetta* sul meridiano di Málaga e sul parallelo 36° alle ore 12.00 del successivo 27 aprile.[13]

Infine in quello stesso 21 aprile 1938, che segna attualmente la data di inizio del lunghissimo e ininterrotto periodo di violazione delle macchine ENIGMA, protrattosi fino al 1945, i crittografi britannici vennero anche a conoscenza di notizie riguardanti le operazioni terrestri, ritrasmesse dalla rete radio della nostra Marina, come poi sarebbe accaduto frequentemente in seguito. Tra le relative informa-

[13] TNA, fondo HW 18, cartella 447: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 21 April-26 August 1938*, decrittazioni delle ore 16.00, 16.30. 18.15, 18.50, 19.10 e 19.31 del 21 aprile 1938.

zioni ricordiamo quelle che segnalavano il rafforzamento nazionalista delle difese fisse di Vinarel con due pezzi da 150 mm, tre da 120 mm e una batteria contraerea da 88 mm, oppure quelle che avvertivano il prossimo arrivo a Los Alfaques di una batteria da 150 mm, una batteria contraerea da 88 mm e una da 56 mm, mentre a Castellón era prevista una sollecita installazione di una batteria da 150 mm e di una batteria contraerea di tipo imprecisato.[14]

Aggiungiamo al suddetto elenco la compatibile decrittazione dell'ordine di trasferimento a Cadice della 6ª Batteria d'artiglieria da 76/46, impartito dal locale Comando. Ai crittografi britannici non sfuggì nemmeno il contemporaneo programma di viaggio del console della MVSN Arconovaldo Bonacorsi (alias Rossi), inviato in Spagna come «*longa manus*» di Galeazzo Ciano, con il quale «aveva la possibilità di comunicare direttamente con telegrammi cifrati». L'itinerario di volo prevedeva che Bonacorsi sostasse a Siviglia il venerdì successivo, a Burgos il sabato, a Logrono la domenica, a San Sebastián il lunedì e a Mendayez il martedì, giungendo per consultazioni a Roma il mercoledì sera. Se fossimo stati allora in guerra con la Gran Bretagna, l'aereo di Bonacorsi avrebbe potuto essere abbattuto dagli inglesi con una procedura ancora più semplice di quella che nell'aprile del 1943 permise agli americani di intercettare e abbattere l'atteso aereo su cui volava l'ammiraglio giapponese Yamamoto, comandante della flotta imperiale. Tutto ciò prescindendo naturalmente dalle enormi differenze di valore tra i due personaggi.[15]

In quel contesto rimanevano comunque prevalenti le informazioni crittografiche di carattere marittimo, tra cui emerse per importanza quella desunta dalla GC & CS nello stesso 12 maggio, secondo la quale la nave ospedale italiana *Aquileia* era pronta e in grado di trasportare in Spagna 16

[14] HW 18/447, 21 aprile 1938 ore 20.50.

[15] HW 18/447, 12 maggio 1938 ore 15.30 e 20.45. Sulle comunicazioni in codice tra Bonacorsi e il suo protettore Galeazzo Ciano cfr. P. Rapalino, *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, cit., p. 105, mentre per l'agguato aereo ai danni dell'ammiraglio Yamamoto, determinato nell'occasione da decrittazioni americane, cfr. A. Santoni, *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico*, vol. II: *Il riflusso della marea*, cit., pp. 189-193.

ufficiali, 15 sottufficiali e 249 legionari. Si trattava della prima di una lunga serie di decrittazioni che fornirono agli inglesi le prove del nostro uso improprio e illegale di navi ospedale per il trasporto di truppe e materiali bellici per la Spagna. Tale sotterfugio venne poi replicato dalla Regia Marina nel corso della Seconda guerra mondiale e, nuovamente scoperto dagli inglesi, condusse all'epoca ad alcuni affondamenti delle cosiddette «navi bianche», sfruttati propagandisticamente dal regime fascista per vilipendere la «perfida Albione».[16]

La GC & CS continuò ad essere parimenti attratta dal già rilevato interesse italiano per i movimenti delle navi mercantili neutrali al servizio della Repubblica spagnola, in un momento in cui le principali operazioni militari si stavano spostando verso le coste mediterranee della penisola iberica. Risultarono infatti di questo genere le decrittazioni dei radiocifrati ENIGMA della Regia Marina effettuate nei giorni dal 13 al 15 maggio e contenenti i nominativi, le caratteristiche, il carico e i tempi di moto di numerosi piroscafi neutrali diretti ai porti del legittimo governo spagnolo, tra cui i britannici *Linaria* e *Stanmouth* e nuovamente la petroliera *Arlon*. Secondo Londra, tutti questi parametri contenuti nei messaggi italiani intercettati erano funzionali alla guerra segreta e illegale al traffico «rosso» condotta fino ad allora dalla Regia Marina e che, pur essendo stata finalmente frenata dalla diplomazia internazionale, avrebbe potuto riemergere nel prossimo futuro, utilizzando preferibilmente i già tristemente noti «sommergibili sconosciuti».[17]

A tale proposito apparve quanto meno sospetto in quello stesso periodo il contenuto di due nostri radiocifrati, in-

[16] HW 18/447, 12 maggio 1938 ore 15.40. A questo scottante argomento abbiamo riservato il prossimo quarto paragrafo, mentre per la conferma dell'impiego improprio delle nostre navi ospedale anche nel corso del secondo conflitto mondiale cfr. G. Ciano, *Diario 1937-1943*, cit., pp. 622 e 647 sotto le rispettive date del 19 maggio e del 2 settembre 1942.

[17] HW 18/447, 13 maggio 1938 ore 17.05; 14 maggio 1938 ore 16.15 e 16.20 e 18 maggio 1938 ore 15.45. Sui permanenti timori di Londra relativi ad un'eventuale ripresa dell'illegale guerra italiana al traffico navale repubblicano cfr. invece TNA, fondo ADM 116, citata cartella 3917: *Spanish civil war: activities of Italian and unknown submarines and warships in the Mediterranean.*

terpretati dagli inglesi il 24 maggio e l'8 giugno. Con il primo la rappresentanza navale italiana di Cadice chiedeva ai colleghi di Palma «se i siluri da 450 costà esistenti sono sicuramente inglesi. F.to Tornabuoni», mentre con il secondo messaggio lo stesso Comando di Cadice assicurava Burgos che «siluro est pronto at nostra disposizione. Salvo ordini contrari, sarà spedito Spezia tramite motonave ANIENE. F.to Tornabuoni». Tutto ciò non poteva non rinforzare a Londra l'ipotesi che gli italiani, nonostante la sospensione delle loro missioni «piratesche», stessero ancora cercando di costruire cautelativamente qualche falsa prova che potesse addebitare a siluri e quindi a navi britanniche eventuali nuovi atti illegali sopra e sotto la superficie del mare.[18]

Tra le altre informazioni di carattere navale ricavate da queste prime interpretazioni dei radiocifrati ENIGMA italiani ne figurarono alcune riguardanti di riflesso anche i movimenti di unità spagnole nazionaliste, tra cui l'incrociatore *Canarias* e le cannoniere posamine *Jupiter* e *Vulcano*. In tal modo Londra seppe, ad esempio, che il *Canarias* e lo *Jupiter* avevano ricevuto gli ordini di salpare il 13 maggio per una crociera di vigilanza estesa fino a Malta, che queste due unità erano rientrate a Palma di Maiorca la sera del 14, che anche la cannoniera *Vulcano* era entrata a Palma il giorno 18 scortando il catturato mercantile greco *Virginia* e infine che il *Canarias* era parimenti giunto in quella base delle Baleari il 23 del mese dopo aver rilasciato il piroscafo *Iranta*, il cui carico era risultato legittimamente destinato ad una Compagnia francese. Questi messaggi italiani, decrittati dagli inglesi, erano frutto dello scambio di informazioni tra le due Marine fasciste ed erano firmati, per la cronaca, dai nostri responsabili Pardelli e Poretti.[19]

Nell'ambito dell'interesse mostrato da Roma verso i movimenti navali mediterranei, la principale attenzione della

[18] HW 18/447, 24 maggio 1938 ore 10.50 e 8 giugno 1938 ore 18.35.

[19] HW 18/447, 13 maggio 1938 ore 20.15; 14 maggio 1938 ore 21.00; 18 maggio 1938 ore 15.45 e 21.00 e 23 maggio 1938 ore 23.20. Altre informazioni sulla situazione e disposizione della Marina nazionalista furono di lì a poco raccolte da Londra con lo stesso sistema il 16 giugno e il 18, 21 e 22 luglio 1938, come vedremo più avanti.

Regia Marina apparve tuttavia concentrata in quel tempo, secondo i rilevamenti compiuti a Londra, sui mercantili che, attraverso il Bosforo, andavano dall'Unione Sovietica ai porti della Spagna legittima e i cui dati di navigazione, il tipo di carico e le caratteristiche tecniche ed estetiche venivano segnalati dagli agenti consolari italiani. Queste informazioni erano poi ritrasmesse in cifra ai nostri Comandi, per essere utilizzate nel teatro spagnolo e prontamente rilevate dai crittografi inglesi, che in tal modo poterono sottolineare, tra l'altro, il particolare interesse di Roma per il piroscafo francese *De Barville*, salpato il 14 maggio da Costanza e che, secondo gli italiani, risultava trasportare a beneficio dell'esercito repubblicano 5.000 fucili Mauser, un numero imprecisato di mitragliatrici pesanti e leggere e 10 carri armati.[20]

Pochi giorni dopo Londra entrò in possesso, con il medesimo sistema crittografico, delle notizie raccolte dal nostro spionaggio sul piroscafo sovietico *Skvorzov Stepanov* che, uscito dal Bosforo alle ore 23.00 del giorno 22 alla velocità di 10 nodi, trasportava a Marsiglia 50 autocarri, 4.000 tonnellate di grano e altri viveri, nonché 35 tonnellate di macchinari, avendo lo scafo pitturato di nero, la plancia bianca e una fascia rossa attorno al fumaiolo anch'esso di colore nero. Le dettagliate informazioni italiane su tale mercantile si dimostrarono evidentemente preziose per la Marina di Franco, dato che questa nave venne catturata dall'incrociatore nazionalista spagnolo *Canarias* il 26 maggio a sud-ovest della Sardegna, come comunicato dal Comando italiano di Palma e acquisito dai decrittatori inglesi nelle stesse ventiquattr'ore.[21]

Furono contemporaneamente recepite dalla GC & CS le notizie italiane sui movimenti dei mercantili britannici *Seapharer*, *Huntress* e *Loxinia* e del cargo francese *Calvados*. Esse comprendevano sia la natura del carico, costituito prevalentemente da autocarri, viveri e macchinari, sia le rispettive caratteristiche estetiche, sia le destinazioni verso i porti di Valencia, Cartagena, Barcellona e ancora Valencia.

[20] HW 18/447, 15 maggio 1938 ore 16.20.
[21] HW 18/447, 24 maggio 1938 ore 11.10 e 26 maggio 1938 ore 17.25.

Venne perfino seguito dagli italiani e di conseguenza dai crittografi inglesi il viaggio extramediterraneo, cioè da Gdynia a Le Havre, del piroscafo *Patria*, di nazionalità imprecisata, ma che risultava trasportare un importante carico di 50.000 fucili, 4.000 mitragliatrici, 400.000 cartucce, 7 aeroplani e 82 tonnellate di macchinari.[22]

Nello stesso tempo però la GC & CS evidenziò anche una periodica incertezza italiana circa la natura del carico imbarcato su altri mercantili stranieri, da cui derivava la possibilità o meno di addebitare ai vari piroscafi l'accusa di contrabbando di guerra, in un periodo in cui Roma aderiva all'attività di controllo pacifico della navigazione mediterranea. In caso di assenza di informazioni sicure su tali traffici, la Regia Marina si limitava a diramare alle unità italiane, ma anche a quelle nazionaliste, avvisi precauzionali di probabili infrazioni da parte di questo o quel mercantile. A tale riguardo sono illuminanti i decrittati messaggi italiani relativi ai piroscafi britannici *Clarelilly* e *Gardenia* destinati a Valencia, *Stanfield* e *Oakfield* diretti a Cartagena e Alicante, nonché *Euphorbia* e *Laleham* in navigazione verso Cartagena e Barcellona. Infine risultò a Londra che le autorità italiane avevano etichettato come sospetto contrabbandiere, segnalandolo alla Marina nazionalista, anche il piroscafo britannico *Stanleigh*, partito da Gibilterra per Cartagena nel pomeriggio del 23 giugno con un carico ignoto e forse soltanto per questo ritenuto illegale.[23]

Pur essendo prevalentemente e naturalmente interessati agli aspetti marittimi della guerra civile spagnola, gli ancora rari crittografi della sezione navale della GC & CS non persero l'occasione per continuare a trarre dalle radiocomunicazioni della Regia Marina, redatte sulle macchine ENIGMA, anche informazioni sulle attività belliche terrestri, come già abbiamo avuto modo di segnalare a proposito delle installazioni d'artiglieria in alcune piazzeforti nazionaliste.

[22] HW 18/447, 24 maggio 1938 ore 11.15; 25 maggio 1938 ore 17.05; 1° giugno 1938 ore 10.00 e 12 giugno 1938 ore 21.45.

[23] HW 18/447, 11 giugno 1938 ore 10.05; 12 giugno 1938 ore 23.15; 19 giugno 1938 ore 17.45 e 24 giugno 1938 ore 10.10.

A tale proposito, intercettando e interpretando soprattutto i rapporti e le relazioni scambiati tra i Comandi di Cadice e di Salamanca, la GC & CS ricavò ad esempio ripetute notizie sulle posizioni di tre contingenti militari franchisti in avanzata alla data del 13 maggio. In particolare Londra seppe che la colonna del generale Varela aveva oltrepassato Allepuz e dirigeva su Alcalá de la Selva dopo aver sostenuto aspri combattimenti, mentre la colonna del generale Aranda si trovava allora in sosta e un terzo reparto, chiamato Valigno, aveva liberato completamente la strada Cantaviejа-Iblesuela del Cid e puntava verso Mosqueruela.[24]

Queste informazioni vennero seguite ventiquattr'ore dopo da altre decrittazioni di radiomessaggi italiani, che aggiunsero nuovi elementi al quadro della situazione, segnalando che la colonna Varela aveva occupato San Cristobal, che quella del gen. Aranda aveva eseguito piccole rettifiche del fronte e che la cosiddetta colonna Valigno stava proseguendo l'avanzata a cavallo della strada di Mosqueruela.[25]

Quindi, dopo aver raccolto dai rapporti della Regia Marina notizie dettagliate sulla collisione tra i cacciatorpediniere nazionalisti *Teruel* (ex italiano *Poerio*) e *Huesca* (ex italiano *Pepe*), avvenuta nei pressi di Capo San Sebastián verso la mezzanotte del 24 maggio e che aveva causato la morte di cinque marinai e il ferimento di altri venti, la GC & CS continuò ad interessarsi del fronte terrestre, intercettando le radiocomunicazioni tra le nostre rappresentanze navali a Cadice e a Burgos che rassicuravano sulla tenuta del fronte, nonostante locali controffensive repubblicane supportate da un intenso fuoco d'artiglieria.[26]

Londra fu altresì consapevole in quel periodo dell'esagerata preoccupazione italiana per la difesa aerea di Palma di Maiorca, innescata soprattutto dal bombardamento subito dall'isola il 30 maggio. Nell'occasione i crittografi inglesi avevano messo velocemente in chiaro un radiocifrato

[24] HW 18/447, 13 maggio 1938 ore 17.00 e 17.30.
[25] HW 18/447, 14 maggio 1938 ore 17.00.
[26] HW 18/447, 25 maggio 1938 ore 12.50, 12.55, 21.00 e 21.05; 27 maggio 1938 ore 17.05 e 1° giugno 1938 ore 17.00.

ENIGMA trasmesso alle ore 12.55 dello stesso 30 maggio dal nostro Comando di Palma a quello di Cadice e che così si esprimeva: «Stamani ore undici Palma bombardata da aerei rossi che sembra fossero nove. Colpito porto, dove sviluppatosi incendio non grave, et vari punti città. Danni arrecati però molto lievi. Vari feriti fra cui un marinaio italiano del ct ESPERO. F.to Poretti».[27]

Questa incursione aerea repubblicana, sebbene ufficialmente minimizzata dalle autorità presenti a Palma, innescò, come detto, una certa ansia tra i difensori, a sua volta evidenziata dalle successive decrittazioni britanniche, la prima delle quali realizzata il 1° giugno e riguardante un contemporaneo radiocifrato inviato al Comando di Cadice dalla nostra rappresentanza a Burgos. Tale dispaccio così recitava: «Secondo informazioni di fonte fiduciaria, il mattino del 3 corrente dovrebbe aver luogo contro basi navali et aeronautiche Palma azione bombardamento. Datene comunicazione a ct ESPERO. F.to Tornabuoni».[28]

Nei due giorni seguenti poi la GC & CS intercettò altrettanti messaggi ENIGMA inviati dalla nostra rappresentanza di Cadice a quella di Salamanca. Quello del 2 giugno era del seguente tenore: «Comunico seguente teledispaccio di Marina Roma. Inizio: "Ieri stessa fonte informa che bombardamento (di Palma) verrebbe effettuato da un centinaio di aerei". (*sic!*) F.to Tornabuoni». La stessa sconosciuta fonte informativa italiana, evidentemente ritenuta affidabile con troppa fretta, determinò anche il successivo radiocifrato da Cadice a Salamanca del 3 giugno, parimenti decrittato dagli inglesi: «Comunico seguente teledispaccio di Marina Roma. Inizio: "Nota fonte confidenziale avverte che questa notte 3 giugno si preparerebbe nuovo grande attacco aereo su Palma di Maiorca". F.to Tornabuoni».[29]

La prima quindicina di giugno fu caratterizzata da altre informazioni crittografiche di minore valore, come quella

[27] HW 18/447, 30 maggio 1938 ore 22.55.

[28] HW 18/447, 1° giugno 1938 ore 20.35. Il cacciatorpediniere *Espero* era allora la nave ammiraglia italiana a Cadice.

[29] HW 18/447, 2 giugno 1938 ore 22.25 e 3 giugno 1938 ore 16.35.

annunciante l'arrivo a Burgos del console Bonacorsi (alias Rossi) alle ore 18.00 del 6 giugno, o quelle che segnalavano il 10 giugno le prossime missioni del piroscafo nazionalista *Marqués de Comillas* e della petroliera britannica *Stanfield*, diretta al porto governativo di Barcellona, ma al momento ferma a Malta per riparazione delle caldaie. Infine curioso, ma per l'epoca tutt'altro che insolito fu il messaggio del 13 giugno diretto da Cadice a Burgos, con il quale si pregava di inviare «due ritratti del Duce adatti ad essere consegnati a quegli ufficiali nazionalisti che li hanno richiesti per il quadrato di bordo».[30]

3. Le decrittazioni di bivalente interesse marittimo e terrestre

A metà giugno i franchisti e i loro fiancheggiatori furono nuovamente incoraggiati da buone notizie provenienti dal fronte, che narravano di certi progressi delle truppe nazionaliste realizzati a dispetto delle cattive condizioni meteorologiche, mentre i rapporti italiani, che riferivano i particolari dell'avanzata, erano trasmessi con la stessa frequenza con la quale poi venivano interpretati da Londra. In tal modo il 19 e 20 giugno gli inglesi conobbero, ad esempio, le località contemporaneamente occupate dalle colonne Aranda, Varela e Valigno, mentre il giorno seguente registrarono la tenuta difensiva dei nazionalisti e della divisione italiana «Frecce Nere» al cospetto di una controffensiva repubblicana.[31]

La preoccupazione che le temute brigate internazionali guidate da Enrique Líster e da El Campesino potessero essere trasferite via mare nelle regioni meridionali della penisola per alimentare l'estrema difesa governativa in quei territori spinse le autorità franchiste di Burgos a chiedere agli

[30] HW 18/447, 6 giugno 1938 ore 12.30; 10 giugno 1938 ore 11.01 e 16.20 e 13 giugno 1938 ore 18.15.

[31] HW 18/447, 11 giugno 1938 ore 17.05; 12 giugno 1938 ore 17.00; 19 e 21 giugno 1938 ore 17.00 e 17.05.

alleati italiani di accrescere la vigilanza navale lungo le sponde mediterranee. Ciò poteva essere fatto potenziando le crociere marittime e le ricognizioni aeree partenti da Maiorca, concentrandole soprattutto sulle rotte conducenti a Barcellona, ritenuta la destinazione principale di possibili rinforzi governativi. E proprio di questi argomenti si discusse nei radiocifrati scambiati tra i Comandi italiani e nazionalisti il 20 giugno, che vennero anch'essi intercettati e interpretati dagli inglesi nelle stesse ventiquattr'ore.[32]

L'apparente natura decisiva delle contemporanee operazioni militari indusse la GC & CS ad insistere sulla raccolta di informazioni riguardanti i movimenti dei reparti terrestri, ricavandole dai resoconti dei Comandi navali italiani, che risultavano sempre più dettagliati nei casi in cui veniva coinvolto il nostro CTV. Ciò dette modo alla GC & CS di rendersi conto che tra il 24 giugno e il 3 luglio la colonna del generale Varela, dopo aver respinto duri contrattacchi repubblicani sul Río Almono, a cavallo della rotabile Teruel-Sagunto, aveva occupato Atalaya, mentre la divisione italiana «Frecce Azzurre» aveva progredito nel settore di Villa Hermosa, malgrado una forte resistenza nemica.[33]

Esistevano inoltre motivi contingenti che spiegavano la connessione tra le informazioni di carattere navale e quelle di interesse terrestre, ambedue diramate principalmente attraverso il circuito ENIGMA della Regia Marina. Bisogna infatti considerare che a metà di quel 1938 erano iniziate sul fronte del medio e poi del basso corso dell'Ebro e lungo il litorale le principali operazioni che entro sei mesi avrebbero condotto alla conquista nazionalista di Barcellona. Considerata quindi la collocazione geografica di questo fronte, proiettato verso il mar Mediterraneo, era naturale che l'Ammiragliato britannico si attendesse dai suoi organi di intelligence, tra cui principalmente quello crittografico, anche notizie aggiornate sull'andamento delle operazioni sul campo. E fu proprio grazie a questo bivalente interesse marittimo e terrestre che Londra riuscì a ricavare dal traffi-

[32] HW 18/447, 20 giugno 1938 ore 21.00 e 21.05.
[33] HW 18/447, 24 giugno 1938 ore 17.00 e 3 luglio 1938 ore 17.10.

co radio della Marina italiana anche i nomi di copertura dei nostri principali responsabili in terra spagnola, come il conte o ammiraglio Rossi (il console della MVSN Aldobrando Bonacorsi), il cavalier Rampoldi (il C.V. Giovanni Ferretti) e il suo aiutante Tornabuoni (il C.C. Corrado Tagliamonte), cosa che permise alla GC & CS di localizzare i vari comandi italiani in Spagna e quindi di identificare meglio i mittenti e i destinatari dei nostri radiomessaggi sottoposti alla decrittazione.

Nonostante le suddette «distrazioni» terrestri, i crittografi inglesi continuarono ovviamente a far affluire all'Ammiragliato anche le privilegiate informazioni di carattere navale, sempre ricavate dalla violazione finora insospettata delle macchine cifranti ENIGMA della Regia Marina. Di tale genere fu, ad esempio, l'interpretazione del seguente messaggio, trasmesso dalla rappresentanza italiana di Burgos a quella di Cadice e segnalante i movimenti di alcune navi nazionaliste: «HUESCA e TERUEL partiti da Palma per Cadice scortati da CANARIAS, CERVERA et da tre tipi VELASCO. Ammiraglio Moreno alzata insegna su CANARIAS. Ammiraglio Cervera rientrato Burgos. Il NAVARRA sarà pronto partire il 25. F.to Pardelli».[34]

All'ottimo esito di un'incursione aerea sul porto di Valencia si riferiva invece il radiocifrato del 16 giugno, firmato da Bonacorsi (alias Rossi) e subito decrittato a Londra, che annunciava trionfalmente il locale affondamento di cinque unità repubblicane, rappresentate dalla cannoniera *Laya* e da quattro mercantili.[35]

La GC & CS credette opportuno interessarsi in quel tempo anche di una lunga ed oziosa discussione, instaurata

[34] HW 18/447, 14 giugno 1938 ore 20.30. Con un successivo dispaccio, parimenti decrittato dagli inglesi alle ore 20.30 del 15 giugno 1938, la rappresentanza navale italiana a Cadice precisò che i cacciatorpediniere tipo *Velasco* erano nell'occasione due e non tre. Da parte nostra ricordiamo che il vecchio incrociatore *Navarra* era stato varato nel 1920 con il nome di *Reina Victoria Eugenia*, per essere poi ribattezzato *República* nel 1931 e quindi *Navarra* dopo aver aderito al movimento insurrezionale franchista ed essere stato rimodernato a Cadice tra il 1937 e il 1938. Cfr. AA.VV., *All the world's fighting ships 1922-1946*, Conway Maritime Press, Annapolis, 1980, p. 399.

[35] HW 18/447, 16 giugno 1938 ore 20.50.

tra le rappresentanze navali italiane in terra spagnola nei giorni dal 22 al 25 giugno e riguardante l'affitto di una nave da carico nazionalista idonea a trasportare dall'Italia alla Spagna alcuni materiali definiti «ingombranti». Tutto iniziò con la richiesta del Ministero della Marina di Roma che, ritrasmessa da Bonacorsi al comandante Pardelli a Burgos, invocava l'urgente invio a La Spezia di un «piroscafo da carico tipo MAR NEGRO per sollecito trasporto importanti quantitativi materiali ingombranti. Faccia presente a Stato Maggiore spagnolo necessità provvedere con urgenza et mi comunichi decisioni in merito et porto di partenza di detto piroscafo onde poter tempestivamente provvedere per scorta italiana. F.to Rossi».[36]

Il giorno seguente Bonacorsi riferì a Pardelli di non gradire la scelta del proposto piroscafo *Aizkori-Mendi*, ritenuto inadatto a trasportare i circa 270 autocarri che costituivano gran parte del carico e che sarebbero stati invece imbarcabili su un più capiente mercantile del tipo *Mar Negro*, di cui si continuava ad attendere un'urgente disponibilità. La risposta positiva giunse il 23 giugno con un radiocifrato di Pardelli per Bonacorsi annunciante che lo «Stato Maggiore spagnolo ha dato ordine perché piroscafo CANTABRO, attualmente Palma, acceleri operazioni scarico onde poter partire sabato per Spezia. Detto piroscafo est stato catturato suo tempo con oltre 230 autocarri et alcune migliaia di casse. F.to Pardelli». Ricevute queste assicurazioni, confermate poi da una verifica affidata al C.C. Corrado Tagliamonte (alias Tornabuoni), il piroscafo *Cantabro* salpò alle ore 04.00 del giorno 25 da Palma di Maiorca diretto a La Spezia, concludendo questa vicenda interamente seguita e registrata dagli inglesi.[37]

Dopo aver intercettato altre comunicazioni riguardanti la situazione sui fronti terrestri, divenuta provvisoriamente stagnante e movimentata soltanto da attacchi e contrattacchi locali, la GC & CS insistette sulle vicende strettamente marittime, interpretando ad esempio il 1° luglio un radiomessaggio tra le nostre rappresentanze navali di Cadice e di

[36] HW 18/447, 22 giugno 1938 ore 15.15.
[37] HW 18/447, 23 giugno ore 13.00 e 21.10, 25 giugno ore 18.45 e 20.00.

Burgos che segnalava i movimenti del piroscafo greco *Hermes*, partito dal Pireo con un carico di munizioni e ritenuto diretto verso un porto della Spagna repubblicana. Stessa attenzione fu rivolta al mercantile francese *Théophile Gautier*, transitato per Beirut e destinato a Marsiglia con un carico di mitragliatrici russe e di volontari antifascisti, secondo quanto assicurato dallo spionaggio italiano. Infine l'8 luglio Londra seppe che il nostro cacciatorpediniere *Malocello* avrebbe scortato il mercantile spagnolo *Marqués de Comillas*, raggiungendo alle ore 08.00 il meridiano di Málaga, per poi dirigere su Ceuta.[38]

Di contenuto commerciale e finanziario si rivelò invece un lungo radiocifrato italiano interpretato dalla GC & CS in tre fasi tra le 17.35 e le 17.45 del 9 luglio e che riguardava il costo e i sistemi di pagamento richiesti dalla Regia Marina al governo provvisorio di Burgos per la fornitura di navi da guerra alla Marina franchista. In particolare, l'intercettato messaggio n. 3977 del Comando italiano di Cadice riferiva al console Bonacorsi (alias Rossi) il contenuto del telegramma n. 25871 dello stesso 9 luglio, con il quale il Ministero della Marina aveva comunicato al C.V. Ferretti (alias Rampoldi) che due giorni dopo sarebbe stata trasmessa, accompagnata da una lettera esplicativa, una copia del contratto preliminare già consegnato il 3 del mese all'addetto navale franchista. Questo contratto comprendeva «l'organizzazione iniziale mediante cessione completa di disegni costruttivi et distinte ordinazioni et assistenza tecnica. Spese previste contratto preliminare lire sei milioni cinquecentomila in cinque rate. La valuta richiesta vale seicentoventicinquemila da pagarsi at firma contratto, metà sul "clearing" et metà in rame e piombo et possibilmente acciaio. Fornitura completa ammonterà circa lire italiane cento milioni, cui quota inferiore venti per cento potrà a suo tempo essere richiesta in sterline per acquisto materiali necessari varie fabbricazioni. Comunicate appena ricevuto».[39]

[38] HW 18/447, 1° luglio 1938 ore 15.10, 7 luglio 1938 ore 14.50 e 8 luglio 1938 ore 16.20.

[39] HW 18/447, 9 luglio 1938 ore 17.35, 17.40 e 17.45.

Le successive informazioni crittografiche continuarono a riguardare, come ormai di consuetudine, sia il traffico marittimo, sia le operazioni terrestri recentemente vivificate. In tal modo Londra seppe il 13 luglio che il mercantile nazionalista *Domine* (nome di copertura per l'italiano *Stelvio*) avrebbe attraccato a Cadice alle ore 19.00 di quel giorno, mentre il nostro piroscafo *Città di Catania*, anch'esso diretto a Cadice, avrebbe raggiunto il meridiano di Málaga alle ore 14.30 del seguente 16 luglio, scortato dalla torpediniera *Orsa*. Contemporaneamente gli inglesi rilevarono che alle ore 06.30 di quello stesso giorno era iniziata un'altra offensiva nazionalista lungo la contesa valle dell'Ebro, con l'impiego dell'aviazione e con un potente appoggio dell'artiglieria.[40]

Due giorni dopo i comunicati ENIGMA della Regia Marina, sempre intercettati dalla GC & CS, resero noto che la Divisione di fanteria «Littorio» aveva oltrepassato il Río Albentosa in corrispondenza di Calarizo, occupando Mases de Albentosa e che le nostre perdite ammontavano a una cinquantina di caduti e a centocinquanta prigionieri, mentre il colonnello Babbini era stato ferito alle gambe. Ancora più significativa fu comunque per gli inglesi la contemporanea informazione crittografica secondo la quale il SIM (Servizio Informazioni Militari) italiano sospettava che i piroscafi britannici appartenenti alla Compagnia Bland effettuassero contrabbando di guerra a favore della Repubblica spagnola. Nell'occasione i nostri comunicati puntavano il dito accusatore soprattutto sul mercantile *Gibeldris*, comandato da un certo Manuel Boniche, spagnolo naturalizzato inglese, che da Gibilterra avrebbe dovuto trasportare materiale militare trasbordato da piroscafi provenienti dal Centro e Sud America e da imbarcazioni salpate direttamente dal Regno Unito.[41]

La già accennata ed esagerata preoccupazione del generale Franco circa l'arrivo via mare di rinforzi in uomini e materiali a sostegno delle truppe repubblicane impegnate sulla valle dell'Ebro caratterizzò il contenuto dei successivi

[40] HW 18/447, 13 luglio 1938 ore 16.30, 18.55 e 19.10.
[41] HW 18/447, 15 luglio 1938 ore 17.20, 17.30 e 19.00.

radiocifrati italiani, comprendenti anche notizie su alcuni provvedimenti cautelativi, più o meno collegati a tale eventualità. Gli inglesi seppero così il 18 luglio che l'incrociatore *Cervera* e la cannoniera *Vulcano* si trovavano a caccia di un mercantile greco, che poi venne identificato come il *Cap Corso*, catturato infine da quelle due unità nazionaliste il 21 del mese.[42]

La suddetta ansia franchista fu confermata nello stesso 21 luglio dalla decrittazione del seguente radiomessaggio n. 1375, diretto dalla rappresentanza italiana di Burgos a quella di Cadice: «Franco ha richiesto vigilanza costa, temendo tentativo passaggio rossi alle foci dell'Ebro. Blocco ha dato seguenti ordini: CANTABRICO, VELASCO, CANALEJAS et CANOVAS vigilanza immediata detta zona. CANARIAS et NAVARRA pronti in due ore at Palma. Immediato rientro Palma del CERVERA et VULCANO». Il giorno seguente gli inglesi seppero inoltre che la motonave armata *Mar Cantabrico* aveva «bombardato la sponda nord delle foci dell'Ebro per disorganizzare preparazione passaggio Ebro da parte truppe rosse».[43]

Il 29 luglio non sfuggì ai crittografi britannici nemmeno il programma di viaggio del più volte citato console della Milizia Arconovaldo Bonacorsi (alias Rossi) che il giorno seguente si sarebbe recato a Siviglia e poi a Burgos, dove avrebbe incontrato il generalissimo Franco per un colloquio informativo. Due giorni dopo invece Londra registrò che la torpediniera *Orsa* avrebbe scortato la motonave italiana *Adriatico*, diretta in Spagna, raggiungendo il meridiano di Málaga alle ore 06.00 del 3 agosto, per essere poi sostituita da un'altra unità di protezione.[44]

Un'analoga operazione emerse poco dopo dalla perdurante violazione delle macchine ENIGMA della Regia Marina e precisamente dall'interpretazione del radiomessaggio n. 4963 diretto dal Comando italiano di Palma a quello di Cadice e così concepito: «Comunico per conoscenza seguente teledispaccio di Marina Roma: "Piroscafo CASTILLO D'ORO-

[42] HW 18/447, 18 luglio 1938 ore 20.30 e 22 luglio 1938 ore 21.40.
[43] HW 18/447, 21 luglio 1938 ore 21.00 e 22 luglio 1938 ore 21.40.
[44] HW 18/447, 29 luglio 1938 ore 17.00 e 31 luglio 1938 ore 14.55.

PESA, nome convenzionale PATTI, sarà nel consueto punto sul meridiano di Malaga ore 21.00 venerdì 19. Assicurate che ORSA sarà sostituita (nella scorta) da nave spagnola"».[45]

Un'esemplare informazione di carattere tecnico-operativo era stata invece estratta in precedenza dalla GC & CS decrittando rapidamente il nostro radiocifrato n. 4617 del 1° agosto, con il quale venivano riferiti da Cadice a Burgos i particolari dei danni riportati nel porto di Pollenza dall'esploratore *Quarto*, a causa dell'accidentale esplosione di una caldaia. Nel comunicato italiano originario, interpretato dagli inglesi, si parlava tra l'altro di un numero di vittime pari a 8 morti e 29 feriti, mentre il computo definitivo dei caduti risultò purtroppo più elevato, ammontando a 16 morti e 19 feriti.[46]

A seguito del suddetto incidente Roma decise l'8 agosto che il comando della 6ª Divisione navale italiana, originariamente imbarcato sul *Quarto*, fosse trasferito a bordo del cacciatorpediniere *Emanuele Pessagno*, che sarebbe giunto nelle Baleari il 18 agosto e su cui avrebbe innalzato la propria insegna l'ammiraglio Alberto Lais, nuovo comandante delle nostre unità colà stanziate. Inutile dire che anche questi provvedimenti di carattere ordinativo divennero noti a Londra, grazie alle solite decrittazioni dei radiomessaggi della Regia Marina.[47]

Furono parimenti captate e interpretate dagli inglesi in quel periodo le radiocomunicazioni indicanti il pedinamento italiano di determinati mercantili neutrali, sospettati di contrabbando. In particolare due messaggi da Cadice a Burgos dell'11 e 14 agosto puntavano l'attenzione rispettivamente sul piroscafo americano *Wisconsin* e sul mercanti-

[45] HW 18/447, 15 agosto 1938 ore 23.45. Il mercantile *Castillo Oropesa* (nome fittizio italiano *Patti*) salpò effettivamente da La Spezia il 15 agosto e giunse a Cadice il giorno 20 scortato dalla torpediniera *Orsa* fino al limite delle acque territoriali spagnole. Esso trasportava in quell'occasione 4.500 tonnellate di materiale d'artiglieria e 28 autisti della ditta Trucchi (nome quanto meno appropriato considerando l'ambiguo comportamento della Marina italiana durante l'intera guerra civile).

[46] HW 18/447, 1° agosto 1938 ore 16.55. Per i particolari e le conseguenze dell'accaduto cfr. F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 367-368.

[47] HW 18/447, 8 agosto 1938 ore 10.30 e 10.35.

le britannico *Esso Lance*, transitati per il Bosforo nei giorni 10 e 14 ed entrambi diretti a Barcellona con dichiarati carichi di grano. Per la cronaca, ambedue questi radiomessaggi erano firmati dal più volte ricordato console MVSN Bonacorsi, sotto le solite mentite spoglie di conte o ammiraglio Rossi.[48]

Dello stesso tenore fu la decrittazione del 21 agosto relativa alla navigazione del piroscafo panamense *Alice*, partito da Marsiglia nella notte precedente e diretto prima a Barcellona e poi ad Alicante e che, secondo le conoscenze italiane, trasportava 34 aerei sovietici e 1.000 tonnellate di materiale bellico per i repubblicani.[49]

Londra venne inoltre a conoscenza di una contemporanea ed elaborata operazione di carattere tecnico, compiuta dagli italiani sul cavo sottomarino che collegava Málaga a Barcellona, grazie alla decrittazione del seguente radiomessaggio n. 5021: «Cavo Italcable Malaga-Barcellona est stato tagliato at miglia 15 fuori Barcellona et congiunto con cavo Barcellona-Roma realizzando così una seconda comunicazione diretta Malaga-Roma oltre a quella esistente. F.to Rossi».[50]

Non possiamo infine dimenticare che gli inglesi si impegnarono perfino ad ottenere notizie sulla defezione di un pilota repubblicano, che il 24 agosto era ammarato a Pollenza con il suo idrovolante da caccia offrendo i suoi servigi al partito nazionalista. Tutto ciò secondo un telegramma firmato Poretti, regolarmente interpretato a Londra come ormai era consuetudine.[51]

Nei giorni successivi le informazioni di carattere navale continuarono ad intrecciarsi con le notizie, di pari natura crittografica, riguardanti i movimenti delle truppe nazionaliste e del CTV. Nell'occasione emerse un crescente e poi quasi ossessivo interesse italiano per le sorti del cacciatorpediniere repubblicano *José Luis Diez* che, fuggito dalla

[48] HW 18/447, 11 agosto 1938 ore 18.30 e 14 agosto 1938 ore 21.30.
[49] HW 18/447, 21 agosto 1938 ore 18.45.
[50] HW 18/447, 18 agosto 1938 ore 12.05.
[51] HW 18/447, 25 agosto 1938 ore 18.30.

base di Gijón sul golfo di Biscaglia, conquistata dai nazionalisti, si trovava allora nel porto francese di Le Havre. Questa unità sottile tentò nell'agosto di riunirsi alla residua flotta governativa stanziata a Cartagena nel Mediterraneo, intraprendendo un'audace crociera di circumnavigazione della penisola iberica, ma il 27 agosto venne intercettata presso lo stretto di Gibilterra da alcune navi nazionaliste, guidate dall'incrociatore *Canarias* e allertate anche dallo spionaggio italiano. Nel susseguente scambio di colpi il *Diez* riportò danni sul castello di prua che lo indussero a rifugiarsi nell'attigua base britannica, dove gli fu concesso di riparare le avarie riportate in combattimento. Londra non perse l'occasione per ricostruire tali fatti attraverso le conoscenze dirette e le decrittazioni dei radiomessaggi italiani del periodo.[52]

Di pari interesse per gli inglesi fu infine la pressoché contemporanea informazione crittografica concernente una particolare attenzione italiana nei confronti di sei sommergibili sovietici che erano arrivati a coppie nel porto di Cartagena nella seconda metà di agosto e i cui movimenti risultavano seguiti anche dall'Intelligence tedesca, almeno secondo quanto riferivano i relativi messaggi ENIGMA della Regia Marina, regolarmente decrittati a Londra.[53]

4. La scoperta dell'uso improprio delle nostre navi ospedale

L'utilizzazione da parte italiana di navi ospedale per trasportare illegalmente truppe e materiali da e per la Spagna venne parimenti accertata in tempo reale dalla GC & CS,

[52] HW 18/447, 21 agosto 1938 ore 20.30 e 22.40 e fondo HW 18, cartella 448: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 27 August-30 November 1938*, 27 agosto 1938 ore 11.00, 13.35 e 21.00. Come vedremo più oltre, il cacciatorpediniere repubblicano *José Luis Diez* (1.536 tonnellate standard) uscì da Gibilterra nella notte del successivo 29 dicembre e venne nuovamente affrontato da varie unità nazionaliste in agguato davanti alla colonia britannica, che lo costrinsero a gettarsi in costa sulla spiaggia di Los Catalanos. Rimesso in grado di navigare entro ventiquattr'ore, il *Diez* venne rimorchiato ancora una volta a Gibilterra, dove rimase internato fino al termine della guerra civile.

[53] HW 18/448 cit., 28 agosto 1938 ore 20.10 e 20.15.

per essere poi tenuta a mente e successivamente alimentata in Gran Bretagna da altre prove crittografiche nel corso della Seconda guerra mondiale. Si spiegano così anche gli attacchi – poi tanto biasimati dalla propaganda fascista e in seguito dalla nostra storiografia più acritica – che tra il 1940 e il 1943 furono condotti dalle forze aeronavali del Commonwealth contro alcune unità italiane dipinte di bianco e contrassegnate dalle classiche croci rosse, che perseverarono nell'indebito trasporto di soldati e attrezzature militari.

A questo proposito abbiamo già accennato, nel precedente secondo paragrafo, alla testimonianza fornitaci in epoca non sospetta da Galeazzo Ciano, ministro degli Esteri del periodo e genero del Duce, che per ben due volte ammise tale truffaldino espediente da noi riproposto nel corso del secondo conflitto mondiale. Infatti, sotto la data del 19 maggio 1942 del suo famoso diario, si può leggere che «a Bengasi facemmo lo scorso inverno i più tempestivi rifornimenti di benzina servendoci delle navi bianche», mentre il successivo 2 settembre egli affermò che, secondo il parere del generale Ugo Cavallero (Capo di Stato Maggiore Generale), erano stati trovati altri mezzi per far giungere carburante in Africa settentrionale: «anziché le petroliere, troppo facilmente identificabili, i piroscafi normali e le navi ospedale, vecchio sistema questo che va bene finché va bene».[34]

Più recentemente l'uso improprio delle nostre navi ospedale durante la guerra civile spagnola è stato documentato dal citato volume di Franco Bargoni, edito dall'Ufficio Storico della Marina e in cui viene espresso un giudizio severo ma obiettivo su tale pratica illegale, protratta per tutta la guerra e definita frutto di «furbesche mimetizzazioni». Il trucco consisteva nel munire il personale imbarcato sia dei prescritti bracciali con il simbolo della croce rossa internazionale, sia di falsi attestati sullo stato di salute dei protagonisti: tutti documenti compiacentemente forniti dalla connivente Croce Rossa Italiana e intesi ad ingannare il controllore neutrale che, secondo gli accordi comunitari,

[34] G. Ciano, *Diario 1937-1943*, cit., pp. 622 e 647. È sintomatica al proposito la definizione di «vecchio sistema».

sarebbe salito a bordo della nave ospedale nella prescritta sosta a Gibilterra.[55]

In particolare è emerso dalla documentazione italiana del periodo come esempio illuminante il rapporto redatto dal Direttore e Regio Commissario di bordo colonnello Giuseppe Sgarbi, riguardante il viaggio della nave ospedale *Aquileia* compiuto da Napoli a Cadice tra il 20 e il 26 giugno 1938, con sosta ispettiva a Gibilterra il giorno 24. In esso si legge, tra l'altro, quanto segue: «Come da ordine ricevuto dal Ministero della Marina nella notte precedente alla partenza da Napoli, è stato imbarcato personale legionario in abito borghese, con il distintivo internazionale della Croce Rossa, così distinto: ufficiali 29, sottufficiali 16, militi 254, totale 299». Appare poi collaterale ed incidentale la successiva lamentela dello stesso Direttore sul fatto «che alcuni dei militi, che avrebbero dovuto figurare come infermieri, erano in condizioni deplorevoli per ciò che riguardava gli indumenti personali e l'igiene individuale, da far pensare piuttosto a dei mendicanti».[56]

La realtà che però nessuno ha finora affrontato o che comunque non si è potuto dimostrare è stata la consapevolezza inglese di simili espedienti truffaldini, che oggi invece possiamo dare per certa. Infatti tali raggiri cominciarono ad essere smascherati dalla GC & CS, grazie sempre alla decrittazione delle radiocomunicazioni segrete della Regia Marina, almeno a partire dal 12 maggio 1938, quando i crittografi britannici vennero a conoscenza del fatto che la stessa nave ospedale *Aquileia* era già stata attrezzata per il trasporto di 16 ufficiali, 15 sottufficiali e 249 uomini di truppa, come abbiamo precedentemente ricordato nel secondo paragrafo.[57]

A rafforzare poi tale informazione subentrarono le decrittazioni sia dei radiocifrati del 30 giugno e 16 luglio, che specificavano nuovamente il numero di ufficiali, sottufficiali e militari di truppa trasportabili dalla stessa *Aquileia*, sia

[55] Cfr. F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 369-379 e soprattutto p. 370.
[56] *Ibid.*, p. 373.
[57] HW 18/447, 12 maggio 1938 ore 15.40.

dei messaggi del 26 luglio e del 3 agosto, annuncianti rispettivamente che la nave ospedale *Gradisca* era diretta a Cadice con 697 militari e che la stessa unità era stata successivamente attrezzata per un nuovo trasporto di 49 ufficiali, 74 sottufficiali e 623 legionari.[58]

Alla fine di agosto Londra ricevette altre due conferme sulla scottante questione, decrittando altrettanti dispacci firmati dal noto console della Milizia Bonacorsi (alias Rossi), che precisavano ancora una volta la contemporanea capacità di carico dell'*Aquileia* destinata ad un prossimo e indebito trasporto di militari verso le solite destinazioni.[59]

Non trascorse poi molto tempo prima che la suddetta nave ospedale fosse effettivamente e nuovamente impiegata in quel controverso ruolo. Dalle decrittazioni inglesi infatti risultò che il 14 settembre l'*Aquileia* era salpata da Cadice per trasportare a Napoli, in verità meno illegalmente del solito, 629 militari destinati al rimpatrio e che tra la fine di ottobre e i primi giorni di novembre essa aveva ripetuto tale tipo di missione, riportando in Italia alcuni legionari liberati dalla prigionia e una trentina di cittadini comunisti catturati durante le operazioni militari, sbarcandoli rispettivamente nei porti di Napoli e di Gaeta.

A tale proposito riteniamo utile precisare qui di seguito il contenuto dei radiocifrati intercettati dagli inglesi nelle suddette occasioni. Il 14 settembre 1938 la decrittazione del nostro messaggio n. 5721, diretto da Cadice a Burgos, avvertì Londra che «nave ospedale AQUILEIA, partita da Cadice diretta a Napoli oggi ore sette, trasporta 629 persone. F.to Aloi». Quindi, dopo aver raccolto ulteriori informazioni crittografiche sullo stato di efficienza della stessa *Aquileia* come trasporto truppe per la Spagna, nonché segnali preliminari su una sua prossima e importante missione sulla via di ritorno, il 26 ottobre la GC & CS mise in chiaro a brevissima distanza i radiomessaggi n. 3021 e 3026 del nostro Mi-

[58] HW 18/447, 30 giugno 1938 ore 08.45, 16 luglio 1938 ore 15.15, 26 luglio 1938 ore 15.10 e 3 agosto 1938 ore 10.10.

[59] TNA, fondo HW 18, cartella 448: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 27 August-30 November 1938*, 27 agosto 1938 ore 12.45 e 31 agosto 1938 ore 19.00.

nistero della Marina che, uniti insieme, rivelarono quanto segue: «Il Ministero degli Esteri ha avuto comunicazione che AQUILEIA nel viaggio di ritorno dovrà imbarcare a Palma per rimpatrio prigionieri italiani liberati. Pertanto AQUILEIA, partendo da Cadice giorno 28 aut 29, dirigerà Palma per procedere detto imbarco et dirigerà Napoli portando feriti et detti prigionieri liberati, et trenta prigionieri rossi di nazionalità italiana. Propongo che controllore sbarchi at Gibilterra prima di toccare Palma. F.to Rampoldi».[60]

Quindi il 31 ottobre lo stesso Ministero della Marina aggiornò i dati sul suddetto viaggio dell'*Aquileia*, fornendo inconsapevolmente a Londra altre notizie particolareggiate sulla missione di quella nave ospedale. Ecco il testo di tale nuovo messaggio n. 3042, interpretato in due fasi dalla GC & CS, come risulta dall'attuale raccolta delle decrittazioni britanniche: «AQUILEIA giunto stamane Palma riparte in giornata per Italia. Ispettorato di polizia del C.T.V. chiede che AQUILEIA sia autorizzata sostare Gaeta per sbarco detenuti prima di approdare Napoli anziché dopo, ciò che potrebbe avvenire per la sera del giorno 2, rispettando la data di arrivo Napoli per mattina 3 novembre. Ordine di codesto Ministero at AQUILEIA dovrebbe essere trasmesso direttamente per radio. F.to Rampoldi.». Infine il 1° novembre giunse a Londra la conferma che l'*Aquileia* veniva autorizzata a consegnare al carcere militare di Gaeta i suddetti detenuti (cioè i prigionieri «rossi» che erano in verità 25) nella serata successiva, per terminare poi il suo viaggio a Napoli, dove la mattina del 3 avrebbe sbarcato gli accennati 97 ex prigionieri italiani.[61]

Fu ancora più interessante per gli inglesi constatare in quella circostanza che le autorità italiane nutrivano concreti sospetti sulla perdurante fedeltà dei 97 militari italiani li-

[60] HW 18/448, 14 settembre ore 16.00 e 26 ottobre 1938 ore 10.30 e 10.35. I segnali preliminari della suddetta missione dell'*Aquileia* erano stati invece precedentemente recepiti da Londra. Si vedano al riguardo le decrittazioni del 6 ottobre 1938 ore 18.59, 19 ottobre 1938 ore 11.10 e 15.30, 20 ottobre 1938 ore 11.41 e 20.18 e 24 ottobre 1938 ore 15.28, dalle quali tra l'altro emergeva che gli ex prigionieri italiani da rimpatriare a bordo dell'*Aquileia* erano esattamente 97.

[61] HW 18/448, 31 ottobre 1938 ore 12.50 e 12.55 e 1° novembre 1938 ore 09.15.

berati dalla prigionia, tanto da incaricare il capitano dei carabinieri dislocato a Palma di Maiorca di eseguire un interrogatorio preventivo di detti soggetti già prima del loro imbarco per l'Italia. Ad essi inoltre, sempre secondo le preliminari raccomandazioni provenienti dall'alto, avrebbe dovuto essere concessa «solo assistenza morale et materiale et rimpatrio Napoli».[62]

Nel frattempo, mentre prendevano nota dell'impiego tutto sommato legale dell'*Aquileia* nel periodo settembre-ottobre del 1938, gli inglesi continuarono a interpretare i radiocifrati italiani più compromettenti concernenti l'impiego delle navi ospedale per il trasporto di truppa e materiali in Spagna. Esempi di tal genere furono le decrittazioni dei radiocifrati n. 5867, 5869 e 5872 del 20 settembre, con i quali il Comando italiano di Cadice comunicava a Burgos il locale attracco dell'altra nave ospedale *Gradisca* con a bordo 295 legionari provenienti dall'Italia insieme ad alcune personalità identificate con i nomi di comandante Capone e dei signori Ghinozzi, Rocca e Bruno. In particolare il messaggio 5867, diretto al noto console MVSN Bonacorsi, così si esprimeva laconicamente: «Nave ospedale GRADISCA giunta Cadice ore dodici con 295 uomini. F.to Aloi». Di secondaria importanza fu invece la contemporanea interpretazione del radiomessaggio n. 1851, inviato da Cadice al Ministero della Marina di Roma, con il quale si chiedeva un passaggio sulla stessa nave ospedale per il generale dei carabinieri Pieche, per il suo attendente e per la sua famiglia, tutti destinati al rimpatrio.[63]

La necessità di un'immediata riutilizzazione di quest'ultima nave ospedale per rimpatriare un altro scaglione di militari congedati e ritirati dalla Spagna dette poi origine all'ordine n. 5875 dello stesso 20 settembre così concepito: «Avendo trasportato legionari, GRADISCA deve provvedere riassetto locali. Sarà pronta ricevere rimpatriandi a partire

[62] HW 18/448, 20 ottobre 1938 ore 11.41 e 20.18.

[63] HW 18/448, 20 settembre 1938 ore 16.25, 16.30, 17.40 e 20.15. L'arrivo a destinazione del citato comandante Capone fu poi confermato da Cadice con il radiocifrato n. 5906 del 21 settembre, parimenti decrittato dalla GC & CS. Si veda *ibid.*, 21 settembre 1938 ore 18.20.

giorno 23 corrente. F.to Aloi». I crittografi britannici decrittarono rapidamente questo messaggio, così come quello successivo che precisava il numero dei posti disponibili per futuri trasferimenti di militari entro i limiti di 23 ufficiali, 43 sottufficiali e 383 uomini di truppa. Infine la GC & CS seppe che la *Gradisca* era nuovamente salpata il 12 ottobre da Cadice verso Napoli con a bordo 761 rimpatriandi, molti dei quali, questa volta, effettivamente ammalati o feriti.[64]

La farsa non era tuttavia conclusa, poiché il 9 novembre, come risulta dalla decrittazione del radiocifrato n. 7251, la stessa nave ospedale *Gradisca* portò a termine una nuova missione illegittima trasportando a Cadice 330 legionari, attrezzandosi poi a ricevere a bordo un numero imprecisato di militari destinati al rimpatrio. Ecco il relativo dispaccio di quello stesso giorno interpretato dagli inglesi: «Per Nasi 7251. Comunichi C.T.V. che nave ospedale GRADISCA giunta stamane Cadice con 330 uomini. Dovendo provvedere riassetto locali, nave sarà pronta ricevere rimpatriandi a partire giorno 15 corrente. F.to Rossi». Quindi il 4 gennaio 1939 Londra venne a sapere che lo stesso piroscafo poteva ospitare di nuovo 36 ufficiali, 59 sottufficiali e 478 soldati di truppa, mentre cinque giorni dopo i posti disponibili risultarono ridotti rispettivamente a 24, 42 e 383.[65]

Come se ciò non bastasse, il seguente 24 gennaio la GC & CS interpretò un radiomessaggio del Comando italiano di Cadice che comunicava il locale arrivo alle ore 01.30 dell'altra nave ospedale *Aquileia* con a bordo 267 legionari di rimpiazzo, mentre una settimana dopo divenne noto agli inglesi che questa unità risultava nuovamente idonea a trasportare in tutto 28 ufficiali, 42 sottufficiali e 433 uomini di truppa.[66]

Le ultime decrittazioni britanniche concernenti queste illecite operazioni italiane nel corso della guerra civile spa-

[64] HW 18/448, 20 settembre 1938 ore 18.45, 30 settembre 1938 ore 17.20 e 12 ottobre 1938 ore 16.38.

[65] HW 18/448, 9 novembre 1938 ore 16.15 e fondo HW 18, cartella 449: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 1st December 1938-16 February 1939*, 4 gennaio 1939 ore 22.30 e 9 gennaio 1939 ore 18.40.

[66] HW 18/449, 24 gennaio 1939 ore 09.35 e 31 gennaio 1939 ore 15.20.

gnola furono registrate dall'Intelligence britannico nei giorni finali di quel conflitto ed esattamente il 19 e il 22 marzo 1939, allorquando vennero interpretati due radiocifrati del nostro Comando di Cadice che annunciavano in successione la partenza dall'Italia e poi l'arrivo in quel porto spagnolo della solita nave ospedale *Aquileia* con a bordo 294 militari di rimpiazzo.[67]

A conclusione poi del suo fruttifero lavoro informativo, la GC & CS annotò il 2 aprile 1939, cioè a guerra appena conclusa, che la nave ospedale *Gradisca* stava per trasportare legalmente in Italia un carico di ammalati e feriti, insieme a 167 ex prigionieri italiani liberati. Questi ultimi, secondo il messaggio italiano interpretato, sarebbero stati imbarcati il giorno seguente a Palma di Maiorca, dopo essere stati rilasciati dalle autorità repubblicane e provvisoriamente custoditi dagli inglesi, che avevano precedentemente interceduto a favore della loro liberazione.[68]

Come abbiamo accennato, il complesso di siffatte informazioni andò a formare un dossier all'interno dell'Ammiragliato britannico, di cui poi la Royal Navy tenne conto durante la Seconda guerra mondiale, unitamente ad altre contemporanee notizie ricavate dalla perdurante penetrazione delle radiocomunicazioni cifrate della Marina italiana, oltre che di quelle tedesche. Un esempio di tale genere avvenne il 3 settembre 1942, allorquando l'ULTRA Intelligence, allora ubicato a Bletchley Park, decrittò il seguente radiocifrato ENIGMA, questa volta d'origine germanica: «Importante. La nave ospedale ARNO con 50 sanitari e sei tonnellate di rifornimenti per Bengasi. La nave ospedale GRADISCA con 50 sanitari e dieci tonnellate di rifornimenti per Tobruk via Tripoli. La nave ospedale AQUILEIA con 20 sanitari e sei tonnellate di rifornimenti per Marsa Matruh».[69]

[67] HW 18/449, 19 marzo 1939 ore 11.00 e 22 marzo 1939 ore 19.10.

[68] TNA, fondo HW 18, cartella 450: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 17 February-30 April 1939*, 2 aprile 1939 ore 20.35.

[69] TNA, fondo DEFE 3, cartella 580, decrittazione ZIP/ZTPGM/90 delle ore 11.24 del 3 settembre 1942, già evidenziata dall'autore nel volume *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, cit., p. 171.

5. Vicende internazionali, incertezze operative e paure navali

Le non velate aspirazioni tedesche sull'intera Cecoslovacchia, che seguivano quelle già esaudite sull'Austria, ebbero il loro antefatto nel settembre del 1938 con la crisi dei Sudeti, territorio di confine di abbondante etnia tedesca, che Hitler volle inglobare nel Terzo Reich anche per esigenze di politica interna, trascurando le timide resistenze franco-britanniche. Tale controversia venne risolta, come è noto, dalla Conferenza di Monaco del 29-30 settembre, che vide Mussolini come mediatore e che in definitiva servì a concedere alla Germania sia l'invocato territorio, sia il periodo di tempo necessario per prepararsi meglio ad una probabile guerra europea. Come è noto, infatti, il suddetto compromesso, al di là di immediati e facili entusiasmi divulgati tra le democrazie europee, riuscì soltanto a ritardare di appena un anno la conflagrazione del secondo conflitto mondiale e alimentò la pur prevedibile brama di conquista dell'autore del *Mein Kampf*, che di lì a poco si sarebbe fatalmente rivolta contro la Polonia.[70]

In quella pericolosa congiuntura politica internazionale era naturale che il governo britannico orientasse i propri organi di intelligence anche verso i fatti dell'Europa centro-orientale, ma è oggidì sorprendente constatare che nella circostanza Londra si sia servita perfino delle informazioni provenienti dalla penetrazione delle macchine cifranti ENIGMA utilizzate dalla Marina italiana nella contemporanea guerra civile spagnola. In quel periodo furono infatti intercettati alcuni messaggi dei Comandi italiani che dalla Spagna prevedevano sia una mobilitazione delle Forze Ar-

[70] L'insegnamento, abbastanza chiaro ma spesso dimenticato, suona come monito nei confronti di chi crede sempre possibile garantire la pace sedendosi intorno al tanto invocato «tavolo delle trattative»: proposito certamente umanitario e teoricamente lodevole, ma troppo spesso illusorio in presenza di chi tende a barare, avendo impostato la propria strategia politica sul perenne inganno. Nel caso in esame, la cosiddetta «buona volontà» spinta all'eccesso portò a risolvere la crisi dei Sudeti attraverso un accordo tra Francia, Gran Bretagna, Italia e Germania, siglato a favore di Berlino, senza interpellare e nemmeno convocare a Monaco gli interessati rappresentanti cecoslovacchi.

mate cecoslovacche per resistere alle pressioni tedesche, sia l'atteggiamento futuro di Hitler, già ritenuto comunque inflessibile. A quest'ultimo riguardo può essere istruttivo il contenuto di un lungo radiocifrato, siglato con il numero 5472, che i nostri rappresentanti navali residenti a Cadice inviarono ai colleghi di Palma di Maiorca e che venne decrittato dalla GC & CS il 4 settembre 1938 in più riprese. Eccone un brano: «Le notizie che annunciano un appello di Beneš (presidente cecoslovacco) alla popolazione non hanno per ora fondamento anche perché da questi ritenuto inopportuno et solo attuabile in caso di rottura delle negoziazioni scopo annunciare popolo che la patria est in pericolo et spiegare at popolo senso et portata enormi sacrifici da consentire completa autonomia Sudeti senza minima concessione. Pericolo maggiore, data attuale situazione, risiede nella impazienza dirigenti tedeschi che rimproverano continuo temporeggiare di Praga et nello sforzo militare et economico compiuto ultimi mesi. Diplomatici affermano che Hitler non ricorrerà guerra però non accetterà compromesso alcuno che non porti alla piena autonomia dei Sudeti et nemmeno può domandare at Reich di attendere indefinitamente realizzazione rivendicazione Sudeti. F.to Aloi».[71]

Procedevano frattanto sul continente spagnolo le operazioni belliche, non direttamente influenzate dalle suddette vicende internazionali. Sul terreno furono evidenti nel luglio-agosto le provvisorie difficoltà nazionaliste nell'intrapresa campagna lungo il basso corso dell'Ebro e principalmente attorno alla cittadina di Gandesa. Tuttavia dai successivi messaggi intercettati e riguardanti sempre quella fase operativa, Londra apprese anche i particolari della locale controffensiva delle truppe di Franco e il ruolo determinante giocato nell'occasione dall'aviazione italo-tedesca.[72]

La GC & CS comunque continuò a destinare la maggior parte delle sue non floride risorse alla ricostruzione degli eventi più strettamente marittimi e, in particolare, alla raccolta di informazioni sulle contemporanee azioni tattiche

[71] HW 18/448 cit., 4 settembre 1938 ore 17.20, 17.25, 17.35, 17.40 e 17.45.
[72] HW 18/448, si veda, ad esempio, 29 agosto 1938 ore 16.30.

aeronavali. Rispondeva a tale scopo la decrittazione di un radiocifrato del 2 settembre, scambiato tra i nostri Comandi di Palma e di Cadice e che così si esprimeva: «Ieri notte ore 20.00 Vinaroz attaccata et bombardata da aerei rossi. Tre bombe sul molo. Piroscafo CALAMILLO carico benzina incendiato. VULCANO leggere avarie con morti e feriti. Alcuni feriti anche su DATO e CANALEJAS che non hanno però danni. F.to Poretti».[73]

Nel contempo non sfuggì a Londra nemmeno il viaggio di lavoro che il console della MVSN Arconovaldo Bonacorsi avrebbe compiuto a partire dal 3 settembre, grazie alla seguente decrittazione del relativo programma di missione esplicitato nel dispaccio n. 1528 del 2 settembre, diretto al Comando di Cadice e firmato dallo stesso Bonacorsi: «Domattina sabato mi reco Palma con aereo militare. Lunedì rientro Saragozza et di là mi reco direttamente Bilbao conferire con Suanzes. Ritengo martedì rientrare Burgos. La Ford domani verrà Carinena et dovrà trovarsi lunedì a Saragozza. In tale circostanza desidero vedere S.E. Nasi. F.to Rossi».[74]

Mentre era già in pieno svolgimento, il suddetto programma di viaggio di Bonacorsi subì un aggiustamento il giorno successivo attraverso il radiocifrato n. 1532 da Burgos a Cadice, interpretato parimenti dagli inglesi nelle stesse ventiquattr'ore e che così precisava: «Prego comunicare S.E. Rossi al suo arrivo at Saragozza quanto segue. Cervera ha fissato alloggio per V.S. per lunedì sera at Bilbao all'hotel Torontegui. Cervera informa che Suanzes est tuttora convalescente et prega pertanto S.V. di mettersi in contatto telefonico con lui martedì mattina onde poter accompagnarla all'abitazione privata del ministro. F.to Franceschi».[75]

I movimenti delle due Marine spagnole contrapposte tornarono frattanto ad essere oggetto della corrispondenza

[73] HW 18/448, 2 settembre 1938 ore 15.35.

[74] HW 18/448, 2 settembre 1938 ore 21.30. È da notare l'impiego di un'automobile americana Ford per gli spostamenti di Bonacorsi, cosa che certamente non corrispondeva alla maniacale tutela del *made in Italy* perseguita dal regime.

[75] HW 18/448, 3 settembre 1938 ore 16.30. L'ammiraglio Juan Valderrama Cervera ricopriva la carica di Capo di Stato Maggiore della Marina nazionalista mentre Juan Antonio Suanzes era il ministro dell'Industria e Commercio, con competenze sull'acquisto di materiali e unità navali dall'Italia.

tra i nostri rappresentanti navali. Principale protagonista fu ancora una volta il cacciatorpediniere governativo *José Luis Diez*, cui abbiamo fatto cenno nel precedente terzo paragrafo e che, pur trovandosi ancora ai lavori nell'arsenale di Gibilterra dopo i danni riportati nel combattimento del 27 agosto contro preponderanti forze nazionaliste, continuava ad essere considerato un pericolo più o meno incombente sulla navigazione commerciale italiana e nazionalista.

Vista da parte di chi oggi ricorda i tanti episodi navali della Seconda guerra mondiale, appare chiaramente eccessiva e perfino grottesca la preoccupazione suscitata da un isolato cacciatorpediniere repubblicano tra le file delle Marine italiana e nazionalista, che obiettivamente dominavano allora le acque spagnole, insieme alla Kriegsmarine tedesca. Comunque sia, questi timori indussero il solito console Bonacorsi ad inviare ai locali Comandi italiani una serie di raccomandazioni e di avvertimenti, regolarmente decrittati dalla GC & CS, in cui si condividevano le ansie franchiste sulle possibili mosse del cacciatorpediniere *Diez* e si suggerivano contromisure nel caso di un'eventuale sortita di detta unità (peraltro ancora ai lavori) dal porto di Gibilterra.

Di conseguenza già il 3 settembre, cioè dopo appena una settimana dal suo danneggiamento, il *José Luis Diez* (1.536 tonnellate) sembrava essere diventato una specie di corazzata *Bismarck* dei poveri, richiamando l'attenzione delle due coalizzate Marine fasciste, che manifestarono sul suo conto angosciosi interrogativi e predisposero una comune azione aerea e navale. In quel giorno infatti gli inglesi interpretarono velocemente il seguente radiomessaggio n. 1530, diretto dalla nostra rappresentanza a Burgos al corrispettivo ufficio di Cadice e per conoscenza al Ministero della Marina: «Da Burgos at Aloi Cadice et per conoscenza Marina Roma. Oggi aut domani giungerà Siviglia sezione aerei per cooperare unità navali in caso uscita DIEZ da Gibilterra. Comando aviazione Siviglia con comandante sezione verranno Cadice per presentarsi ammiraglio Bastarreche at cui rimane devoluto impiego. Fate loro prendere accordi nell'impiego et per trasmissione ordini, i quali, se da loro giudicato opportuno, potranno essere trasmessi tramite mis-

sione navale. Mantenetemi al corrente movimenti detti aerei. F.to Rossi».[76]

Della cosa venne interessato il giorno seguente anche il Comando italiano di Palma di Maiorca attraverso due messaggi emanati da Cadice e parimenti decrittati dalla GC & CS. Il primo di questi radiocifrati, contrassegnato con il numero 5469, conteneva la seguente notizia: «Nota sezione aerei aviazione legionaria giungerà Siviglia oggi. Comandante aviazione Siviglia verrà Cadice domattina. Per facilitare impiego sto preparando carta quadrettata Mediterraneo occidentale, non avendola Comando aviazione. F.to Aloi». Il secondo dispaccio che raggiunse Palma con il numero 5473 invece si esprimeva così: «Corre voce che DIEZ cercherà lasciare Gibilterra approfittando uscita qualche nostro grande transatlantico che inconsapevolmente così lo proteggerebbe sia dallo essere visto da Algesiras sia da possibile cannoneggiamento. Scopo prevenire tale possibilità pregherebbe se possibile che tutti piroscafi in uscita da Gibilterra abbiano ordine poggiare prima su Algesiras. F.to Aloi».[77]

In quest'ultimo messaggio è da sottolineare l'affermazione secondo cui le notizie sul *Diez* allora in possesso degli italiani si basavano sul «correre di voci», dando la misura dell'impegno e della professionalità dei nostri contemporanei Servizi Segreti, dal lavoro dei quali sarebbe poi dipesa l'adozione di costose misure cautelative. Ed è ancor più preoccupante che tali allarmistiche «voci» abbiano poi determinato un reale allertamento e trasferimento di reparti aerei nazionali, accordi operativi con la Marina nazionalista e lo straordinario cambio di rotta per i nostri piroscafi in uscita da Gibilterra. Quest'ultimo provvedimento fu infatti ribadito da Bonacorsi il 7 del mese e fu comunicato anche al console italiano a Gibilterra e alle nostre navi in mare, che da parte loro vennero invitate a non confondere la sagoma del *Diez* con quella simile dei numerosi cacciatorpe-

[76] HW 18/448, 3 settembre 1938 ore 11.10 e 11.15.

[77] HW 18/448, 4 settembre 1938 ore 12.05 e 14.44. Quella sezione aerea italiana venne alla fine ritirata da Siviglia il 20 settembre, come preannunciato da un apposito ordine del Comando dell'aviazione legionaria emesso il 18 del mese e subito decrittato dagli inglesi. Cfr. *ibid.*, 18 settembre 1938 ore 12.40 e 12.45.

diniere britannici incrocianti nella zona. Come al solito, ai crittografi inglesi non sfuggì alcun particolare della penosa vicenda.[78]

Tale eccessivo allarmismo determinò anche un incremento delle crociere di vigilanza da parte di unità della Marina franchista, indirizzate sia alla ricerca del cacciatorpediniere nemico – che, non bisogna dimenticare, sarebbe rimasto ai lavori ancora a lungo – sia alla protezione dei mercantili italiani allora in navigazione, tra cui veniva fatto più volte il nome dell'*Aniene*. Siffatti movimenti furono riflessi e divulgati dalla rete radiotelegrafica italiana e vennero conseguentemente acquisiti dalla sempre vigile GC & CS il 14 e il 16 settembre.[79]

Notizie tranquillizzanti sulla perdurante inefficienza del *Diez* giunsero finalmente alle nostre autorità lo stesso 16 settembre e furono prontamente ritrasmesse ai Comandi italiani interessati e quindi parimenti conosciute da Londra. Infatti emerse che i colpi subiti da tale unità governativa nel combattimento del mese precedente avevano comportato sul suo scafo l'apertura di una falla di metri 3x1,5 e che le lamiere da sostituire stavano in lavorazione «presso la ditta dei fratelli Verano, già proprietari del piroscafo ENDIMION et noti contrabbandisti (*sic*) a favore rossi». Inoltre si comunicava che il *Diez*, di cui veniva anche indicato il luogo d'ormeggio a Gibilterra, sarebbe stato afflitto da «una forte infiltrazione d'acqua in corrispondenza deposito munizioni prora et rottura chiglia». Contemporaneamente però tali notizie sembrarono essere smentite da nuove ed allarmistiche illazioni, secondo le quali il *Diez* sarebbe stato invece pronto al combattimento dopo soli quattro giorni dall'arrivo di tecnici specializzati inviati a Gibilterra dal governo spagnolo. Questa ridda di voci in antitesi tra loro, rimbalzata attraverso le radiocomunicazioni dei nostri Comandi

[78] HW 18/448, 7 settembre 1938 ore 13.05, 13.10, 13.30 e 13.35. È opportuno precisare che il *José Luis Diez*, insieme ad altre unità, era stato costruito in Gran Bretagna alla fine degli anni Venti per conto della Marina spagnola e replicava pertanto le linee della classe *Scott* della Royal Navy. Cfr. AA.VV., *All the world's fighting ships 1922-1946*, cit., p. 401.

[79] HW 18/448, 14 settembre 1938 ore 20.40 e 16 settembre 1938 ore 21.14.

centrali e periferici, indicò agli inglesi, con un certo sollievo, che lo spionaggio franchista e italiano a Gibilterra era allora di modesto livello, essendo in grado di esprimere poche e confuse idee.[80]

Il risultato di tutto questo trambusto fu il mantenimento di uno stato di allarme, soprattutto nelle file della Marina nazionalista, la cui natura venne precisata dai comunicati italiani e conseguentemente conosciuta a Londra. Ad esempio gli inglesi seppero dal messaggio n. 1610 del 18 settembre, diretto da Bonacorsi al Comando di Cadice, che la minaccia del piccolo *Diez* aveva indotto la Marina franchista a proteggere il transito via mare di sedici battaglioni di fanteria da Ceuta ad Algeciras con la cannoniera *Calvo Sotelo* da 1.600 tonnellate e con le cannoniere-posamine *Vulcano* e *Jupiter* da 2.100 tonnellate. Il tutto venne inoltre corredato dall'informazione che i cacciatorpediniere *Ceuta* e *Melilla* (ex italiani *Aquila* e *Falco*, ceduti alla Marina nazionalista nell'ottobre del 1937) erano in mare il 21 del mese, ufficialmente per eseguire esercitazioni di tiro.[81]

Come se non fosse già sufficiente la confusione creata dai Servizi Segreti italiani e franchisti sul caso *Diez*, il 23 settembre si intromise nella vicenda anche la sopravvalutata Intelligence tedesca, che esibì forse per la prima, ma certamente non per l'ultima volta tutta la sua assoluta inefficienza, protrattasi poi senza soluzione di continuità fino al 1945. Infatti il messaggio italiano n. 5945, trasmesso in quel giorno dal Comando di Cadice a quello di Burgos e subito interpretato dai divertiti crittografi inglesi, così recitava: «Missione navale tedesca ritiene seguente informazione degna di fede. DIEZ non sarà riparato, equipaggio sarà inviato zona rossa et nave internata Gibilterra. F.to Aloi».[82]

La situazione avrebbe dovuto essere invece di assai più semplice interpretazione sia a Berlino sia a Burgos e a Roma

[80] HW 18/448, 16 settembre 1938 ore 12.15, 21.10 e 21.14.
[81] HW 18/448, 18 settembre 1938 ore 21.20 e 21 settembre 1938 ore 21.25.
[82] HW 18/448, 23 settembre 1938 ore 14.14. Incidentalmente gli inglesi seppero due giorni dopo, grazie alla decrittazione del messaggio n. 5997 di Bonacorsi inviato a Palma, che la direzione della rappresentanza navale italiana a Cadice passava da Aloi al comandante Carini. Cfr. *ibid.*, 25 settembre 1938 ore 11.50.

se si fosse impiegato un briciolo di conoscenza o almeno di assennatezza. In questo caso sarebbe stato possibile distinguere le sensazioni dai fatti e sarebbe stato accertato con maggiore lucidità che, anche considerando tutto il possibile impegno repubblicano e perfino il prevedibile supporto britannico, i lavori di raddobbo sul *José Luis Diez* (che continuavano a Gibilterra, nonostante le assicurazioni dello spocchioso spionaggio tedesco) non sarebbero durati giorni, ma settimane e più probabilmente mesi. In effetti quel cacciatorpediniere repubblicano fu in grado di uscire da Gibilterra soltanto nella notte del 29 dicembre 1938, per essere comunque immediatamente affrontato da unità nazionaliste in crociera di vigilanza davanti al possedimento britannico e nuovamente danneggiato dal fuoco della cannoniera-posamine *Vulcano*. Il *Diez* fu quindi costretto a gettarsi momentaneamente in costa, per essere però subito dopo rimorchiato ancora una volta a Gibilterra, dove subì infine l'internamento prescritto dalle leggi internazionali.

I particolari di quest'ultimo combattimento vennero riferiti il 30 dicembre dal Comando navale italiano di Cadice con un messaggio ovviamente intercettato dalla GC & CS e che annunciava quanto segue: «DIEZ uscito notte scorsa ore 01.00 levante Gibilterra avuto scambio cannonate con posamine VULCANO. Seguito avarie DIEZ diretto costa levante Gibilterra ove est incagliato prossimità rocca. Sembra DIEZ sette morti et dieci feriti. VULCANO cinque feriti. DIEZ lanciato siluro che non ha colpito. Combattimento ravvicinato con scambi colpi di cannone et mitragliera. F.to Attieri».[83]

Prima che fosse eliminata la citata minaccia rappresentata dal cacciatorpediniere repubblicano *José Luis Diez*, si era venuto a creare, come detto, uno sproporzionato stato di agitazione e di allarme nella Marina franchista, che aveva indotto questa Forza Armata ad intensificare le proprie crociere di vigilanza. Ne furono informati naturalmente anche gli alleati italiani che poi ritrasmisero, come già anticipato,

[83] TNA, fondo HW 18, cartella 449: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 1st December 1938-16 February 1939*, 30 dicembre 1938 ore 13.05.

siffatte notizie, divulgandole ancora una volta con i nostri radiocifrati del 6, 15 e 16 ottobre, interpretati da Londra. Essi riferivano i movimenti presenti e futuri delle navi da guerra nazionaliste *Vulcano*, *Canalejas*, *Dato* e *Jupiter*, con queste ultime due unità impegnate rispettivamente anche nella cattura del mercantile contrabbandiere *México* il 6 ottobre e nella ricerca e intercettazione del piroscafo «rosso» *Saturno* in partenza da Casablanca, mentre il vecchio cacciatorpediniere *Velasco* aveva ricevuto ordini di sottoporsi ai lavori per lo «sfilamento et rettifica livellazione assi».[84]

Parallelamente al suddetto allarmismo, determinato dalla presenza di quel cacciatorpediniere repubblicano in funzione di *ship in being* e rimbalzato negli ambienti navali italiani, era emersa anche tra i nostri rappresentanti in terra spagnola una simile sindrome persecutoria, parimenti rilevata e sottolineata dalla GC & CS. Infatti il 9 settembre 1938 i crittografi britannici misero in chiaro il radiocifrato n. 5589 con il quale il Comando italiano di Cadice comunicava a quello delle Baleari l'esistenza di un complotto ordito localmente dai «rossi» per infiltrare agenti provocatori nelle file della Marina nazionalista e per installare a Maiorca alcune radio clandestine, il tutto organizzato da un soggetto comunista identificato come Mariano Juez Sanches e da un suo complice indicato col nome di Gomez Rodriguez.[85]

Oltre ad essere additata in Italia come obiettivo delle suddette azioni di destabilizzazione, la Marina nazionalista fu coinvolta subito dopo nel vero e proprio panico suscitato a Roma dall'incontrollata notizia circa una penetrazione nel Mediterraneo di reparti della Home Fleet britannica: avvenimento che evidentemente appariva a Mussolini come una riedizione delle minacce di Londra ai tempi della crisi etiopica. Il 7 ottobre infatti i crittografi inglesi misero in chiaro, probabilmente con un sorriso, un radiocifrato trasmesso al console Bonacorsi dal Comando navale italiano di

[84] HW 18/448, 6 ottobre 1938 ore 12.18, 15.51 e 18.53, 15 ottobre 1938 ore 21.48 e 16 ottobre 1938 ore 21.39. Altre informazioni del genere giunsero a Londra prima della fine dell'anno, come è riscontrabile in HW 18/449 cit., 15 dicembre 1938 ore 13.00, 13.05 e 21.20.

[85] HW 18/448, 9 settembre 1938 ore 16.30 e 16.35.

Cadice e che riferiva una richiesta di chiarimento proveniente direttamente dallo Stato Maggiore della Marina a Roma. Ecco la conseguente decrittazione britannica: «Ieri da Maristat Roma per Rampoldi n. 17053: "Dite se risulta che intorno al 27 settembre scorso un reparto della Home Fleet est stato avvistato al largo di Malaga". Fine telegramma. F.to Carini».[86]

Messo in crisi da tale quesito, Bonacorsi eseguì un rapido giro di consultazioni, al termine del quale rispose a Cadice nello stesso giorno assicurando che «presso Stato Maggiore spagnolo non risulta nulla», ma invitando comunque il comandante Carini ad informarsi al proposito anche presso i tedeschi e presso il locale Comando navale nazionalista. Avute evidentemente risposte consolatorie anche da queste ultime fonti, la nostra missione navale di Cadice rispose a Roma l'8 ottobre con il seguente radiocifrato, inviato in copia a Burgos e anch'esso repentinamente decrittato dalla GC & CS: «Da Cadice a Burgos n. 6457. Informo aver trasmesso Maristat Roma seguente telegramma: "Inizio 64520 odierno. Riferimento teledispaccio 17053. Presso Stato Maggiore spagnolo Burgos et autorità Marina Cadice non ripeto non risulta avvistamento reparto Home Fleet largo Malaga". Fine telegramma. F.to Carini».[87]

Più seria e credibile fu invece la successiva preoccupazione italiana, sempre rilevata dai crittografi britannici, relativa ad un'incipiente crisi logistica nel porto di Cadice, determinata a sua volta dal sostenuto e mal coordinato flusso via mare dei rifornimenti per il nostro CTV. Tutto ciò venne riferito direttamente a Roma dal locale Comando navale italiano con il lungo e allarmante radiocifrato n. 7015, decrittato a Londra il 30 ottobre in tre riprese. In sintesi si rendeva noto al Ministero della Marina che le banchine del porto di Cadice erano intasate sia da materiali sottratti a suo tempo ai repubblicani, sia dai rifornimenti provenienti dall'Italia, con questi ultimi che ritardavano ad essere immagazzinati o dirottati ai destinatari a causa soprattutto

[86] HW 18/448, 7 ottobre 1938 ore 01.44.
[87] HW 18/448, 7 ottobre 1938 ore 11.49 e 8 ottobre 1938 ore 19.02.

della penuria di carri merci ferroviari. Si precisava altresì che, permanendo questa situazione, lo sgombero delle banchine avrebbe richiesto due settimane di tempo, mentre solo due piroscafi avrebbero potuto continuare le locali operazioni di scarico.[88]

6. Il controllo crittografico inglese fino alla caduta di Barcellona

Mentre a Burgos e a Roma circolavano le suddette preoccupazioni di carattere marittimo, la sezione navale della GC & CS moltiplicò anche il gettito di notizie sulle operazioni terrestri e sulle azioni aeree di quel conflitto, che andavano ad integrare le informazioni già ampiamente desunte dalla violazione delle radiocomunicazioni in codice della Regia Aeronautica, su cui ci siamo soffermati nel precedente capitolo. Nell'occasione emerse, tra l'altro, che nelle file dell'aviazione legionaria cresceva in quel periodo una comprensibile ansia per la scomparsa di tre velivoli Caproni inviati presso Capo Bon a controllare la navigazione del piroscafo panamense *Draga*, sospettato di trasportare materiale bellico per i governativi. Simili missioni ricognitive, come quelle parallelamente dirette contro i mercantili *Parklaan* olandese e *Markis* britannico, nascevano all'epoca dagli accordi internazionali di cui abbiamo discusso, ma erano anche figlie dell'autonoma e ininterrotta vigilanza esercitata sul traffico marittimo «rosso» da nostri agenti e dalle nostre forze aeronavali: cosa di cui Londra era costantemente informata.[89]

Considerato quanto detto, non era casuale che l'attività dell'aviazione legionaria, già ampiamente nota agli inglesi attraverso la penetrazione delle radiotrasmissioni in codice della Regia Aeronautica, richiamasse da qualche tempo

[88] HW 18/448, 30 ottobre 1938 ore 00.30, 00.40 e 00.49.

[89] HW 18/448, 10 settembre 1938 ore 20.45, 11 settembre 1938 ore 21.15, 13 settembre 1938 ore 14.50 e 18.20, 14 settembre 1938 ore 11.22 e 17 settembre 1938 ore 15.20 e 21.30. Sulle operazioni terrestri cfr. invece *ibid.*, 20 settembre 1938 ore 16.30 e 21 settembre 1938 ore 17.58.

anche l'attenzione degli operatori che all'interno della GC & CS combattevano contro le macchine ENIGMA della Regia Marina. È infatti sintomatico che questa «intromissione», originariamente saltuaria, fosse divenuta abituale solo dopo che nel giugno del 1938 la nostra Arma aerea aveva iniziato a dimostrare interesse per le stesse macchine cifranti, come abbiamo precisato in precedenza e come venne contemporaneamente rilevato dai crittografi britannici.[90]

Un altro esempio di siffatta collaborazione tra la sezione aerea e quella navale della GC & CS, intesa a mantenere aggiornate le capacità interpretative del sistema cifrante della Regia Aeronautica in via di evoluzione tecnologica, ci viene fornito il 3 novembre 1938 dalla rapida decrittazione di un dispaccio di contenuto aviatorio, effettuata dagli operatori inglesi addetti alle macchine ENIGMA della Regia Marina. Per la cronaca questo radiocifrato, diretto da Cadice a Burgos con il numero 2220, così riferiva: «Attività aviazione legionaria giorno 2 novembre. Tre sezioni da bombardamento veloce (hanno) bombardato, colpendolo, ponte metallico sull'Ebro a Garcia. Nostre squadriglie caccia (hanno) abbattuto in combattimento 16 apparecchi sicuri et 8 probabili. Aviazione Baleari nella notte dal 1° al 2 bombardato porti Barcellona et Valencia. F.to Nasi».[91]

Tra i movimenti esclusivamente navali del periodo fu invece particolarmente seguito dai crittografi britannici il secondo viaggio verso la Spagna effettuato dal nostro piroscafo *Angelina Lauro*, adibito soprattutto al trasporto di automezzi. Il 24 ottobre infatti Londra interpretò il seguente dispaccio n. 6881 trasmesso a Burgos dalla rappresentanza navale italiana di Cadice: «Per Nasi e Possani per conoscenza. Comunichi al C.T.V. et generale Intendenza che sera 24 corrente giungerà Cadice piroscafo ANGELINA LAURO con autocarri. F.to Carini».[92]

Gli stessi operatori della GC & CS addetti alle radiotra-

[90] Sull'argomento ci siamo soffermati nel settimo paragrafo del precedente capitolo. Cfr. TNA, fondo HW 21, cartella 5 cit., decrittazione AS/0474 del 13 giugno 1938.

[91] HW 18/448, 3 novembre 1938 ore 13.44.

[92] HW 18/448, 24 ottobre 1938 ore 15.28.

smissioni della Regia Marina misero poi in chiaro, il 7 novembre, il seguente dispaccio n. 99192 del Ministero diretto al solito Comando navale di Cadice: «Destinatario Rampoldi e, per conoscenza, USODIMARE. Ore 14.00 del giorno 10 corrente giungerà meridiano Malaga motonave ADRIATICO diretta Cadice, scortata da ORIONE. Richiedete scorta spagnola per rilevare ORIONE che, dopo breve sosta Tangeri, dirigerà Ceuta per rifornimento». Nei giorni seguenti giunsero a Londra anche notizie su nostri piroscafi di ritorno dalla Spagna, come il *Franca Fassio* e il *Firenze* che, secondo i messaggi italiani intercettati, sarebbero rispettivamente partiti da Siviglia il giorno 12 o 13 del mese e il 24 seguente.[93]

Informazioni del genere continuarono ad affluire sui tavoli dell'Ammiragliato britannico tra gli ultimi giorni del mese e i primi di dicembre. Esse rilevarono, tra l'altro, che l'incrociatore *Duca degli Abruzzi* sarebbe salpato per le acque spagnole alle ore 08.00 del giorno 3 dicembre, che la motonave *Aniene*, diretta a Palma e scortata dalla torpediniera *Orsa*, sarebbe giunta alle ore 08.00 del 5 a cinque miglia a sud di Cabrera e che veniva richiesta dall'Italia una nave da guerra nazionalista per sostituire nella scorta la stessa *Orsa* nell'ultimo tratto di navigazione entro le acque territoriali spagnole.[94]

Il giorno seguente la GC & CS decrittò infine il radiocifrato n. 9975 trasmesso da Roma e manifestante la preoccupazione del Ministero della Marina nei confronti del previsto appuntamento tra il piroscafo *Bologna* e la torpediniera di scorta *Orione*, poiché risultava che la Marina repubblicana fosse venuta a conoscenza del punto di incontro tra le due navi, che venne quindi spostato e indirizzato sul meridiano di Málaga e sul parallelo 35°35'. Questa notizia, ricavata dagli inglesi, ci appare oggi come un signifi-

[93] HW 18/448, 4 novembre 1938 ore 15.20, 5 novembre 1938 ore 08.00, 7 novembre 1938 ore 11.14 e 23.45, 9 novembre 1938 ore 23.50 e 24 novembre 1938 ore 04.16.

[94] TNA, fondo HW 18, cartella 449: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (untranslated), 1st December 1938-16 February 1939*, 2 dicembre 1938 ore 19.40 e 3 dicembre 1938 ore 10.00.

cativo preludio di quanto poi sarebbe accaduto nella guerra del Mediterraneo tra il 1940 e il 1943. Essa infatti risulta simile ad una categoria di informazioni che in quegli anni vennero acquisite dalla stessa GC & CS ai danni del traffico italiano per l'Africa settentrionale, sempre attraverso la penetrazione delle macchine cifranti della Regia Marina.[95]

Frattanto, nel mese di novembre, era maturato l'allontanamento dalla Spagna del famoso console della MVSN Arconovaldo Bonacorsi (alias Rossi). Questo discusso personaggio era stato infatti richiamato in Italia e, sebbene avesse lasciato localmente ben pochi rimpianti, aveva comunque ritenuto opportuno indirizzare ai propri dipendenti una serie di convenzionali messaggi di commiato che, pur non essendo cifrati, permisero a Londra di conoscere in anticipo la partenza di colui al quale, con scarsa fantasia, Roma aveva assegnato come copertura il più diffuso cognome italiano.[96]

Secondo il dettagliato programma di viaggio, il Bonacorsi avrebbe fatto sosta a Burgos il giorno 14 per salutare personalmente l'ammiraglio spagnolo Cervera e lo Stato Maggiore della Marina nazionalista, dopo però aver chiesto una poco onorevole raccomandazione mirante ad ottenere, attraverso i rappresentanti Fiat in Spagna, uno sconto sul prezzo d'acquisto di un'automobile in Italia. I particolari erano contenuti nel seguente dispaccio in chiaro n. 2296 che il Comando navale di Cadice fece giungere direttamente a Bonacorsi l'11 novembre e che i divertiti crittografi inglesi registrarono senza difficoltà: «Rappresentante FIAT di San Sebastiano ha assicurato che farà avere alla S.V. tutte le agevolazioni di acquisto et tutti gli sconti possibili per eventuale acquisto in Italia di auto FIAT. F.to Nasi».[97]

[95] HW 18/449, 4 dicembre 1938 ore 13.05. Per le decrittazioni dei radiomessaggi cifrati della Marina italiana tra il 1940 e il 1943 si rimanda al più volte citato volume *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*.

[96] HW 18/448, 7 novembre 1938 ore 17.58 e 22 novembre 1938 ore 17.05. Bonacorsi, sempre firmatosi con lo pseudonimo Rossi, aveva fino ad allora agito in Spagna come un *ras* senza scrupoli, venendo ritenuto dagli stessi franchisti «uno psicopatico» e «una sorta di Ercole da fiera». Cfr. B. Bennassar, *La guerra di Spagna: una tragedia nazionale*, cit., p. 109.

[97] HW 18/448, 8 novembre 1938 ore 22.45 e 11 novembre 1938 ore 09.00.

Il congedo di Bonacorsi venne infine coronato (si fa per dire) dai dovuti auguri dei suoi dipendenti e dai suoi ringraziamenti, altrettanto banali e ipocriti, rivolti anche a coloro verso i quali egli non aveva mostrato in precedenza alcuna particolare simpatia.[98]

Al di là di questa parentesi di stampo prevalentemente scandalistico (che oggidì ci fa appena sorridere), l'interesse della GC & CS venne in quel tempo concentrato sulle notizie riguardanti il fronte terrestre, dove appariva imminente una decisiva offensiva nazionalista in Catalogna. Gli inglesi ne ebbero sentore una prima volta l'11 dicembre, quando decrittarono il radiocifrato n. 2515 della nostra missione navale di Cadice che comunicava a Burgos l'inizio dell'operazione per il 14 del mese. Il giorno seguente però venne intercettato a Londra un altro messaggio tra le stesse rappresentanze navali italiane, annunciante che «causa pessime condizioni atmosferiche nota offensiva nazionale rimandata di qualche giorno. F.to Nasi».[99]

Il lancio dell'attesa offensiva fu finalmente comunicato il 23 dicembre dalla solita rappresentanza della Marina italiana a Cadice attraverso il seguente radiocifrato n. 2580 diretto a Burgos e subito decrittato dagli inglesi: «Ore 08.00 iniziata offensiva con preparazione artiglieria et bombardamenti aviazione. Nostre truppe raggiunto bivio San Miguel et conquistato monte Farina. Avanzata procede. Prigionieri circa 300. Catturata una batteria. F.to Attieri». Seguirono nei giorni successivi le trasmissioni di numerose notizie sull'andamento operativo, che furono acquisite di pari passo dai crittografi navali della GC & CS.[100]

Come detto, la penetrazione delle macchine ENIGMA della Regia Marina comportò sovente anche l'identificazione della nostra attività aerea, con predilezione per i

[98] HW 18/448, 18 novembre 1938 ore 22.50 e 22.58 e 22 novembre 1938 ore 17.05.

[99] HW 18/449, 11 dicembre 1938 ore 13.00 e 12 dicembre 1938 ore 16.00.

[100] HW 18/449, 23 dicembre 1938 ore 16.00. Cfr. anche 24 dicembre 1938 ore 16.20, 27 dicembre 1938 ore 17.00, 30 dicembre 1938 ore 21.00, 3 gennaio 1939 ore 18.00, 4 gennaio 1939 ore 18.30, 5 gennaio 1939 ore 11.30, 7 gennaio 1939 ore 19.00, 10 gennaio 1939 ore 18.10, 11 gennaio 1939 ore 17.00, 13 gennaio 1939 ore 20.30 e 14 gennaio 1939 ore 18.50.

programmi delle squadriglie basate nelle Baleari, che all'epoca avevano come principali obiettivi le installazioni portuali di Barcellona e di Valencia. Pertanto, dopo aver evidenziato la concomitante attività dei reparti dell'aviazione legionaria sul fronte più interno, la GC & CS rivelò i particolari sul bombardamento di Barcellona del 5 dicembre ad opera di nostre formazioni decollate da Palma di Maiorca che, secondo il resoconto italiano decrittato, avevano colpito nel porto catalano due piroscafi alla fonda e avevano abbattuto due caccia *Rata*, subendo però il serio danneggiamento di cinque aerei. Quindi il 15 del mese Londra venne a conoscenza della quotidiana incursione su Valencia, che, sempre in base ai rapporti italiani intercettati, aveva causato danni a due piroscafi e alle infrastrutture portuali.[101]

I reiterati bombardamenti dell'aviazione legionaria su Barcellona e Valencia di fine anno mantennero viva l'attenzione dei crittografi britannici impegnati nella penetrazione delle macchine ENIGMA, così come lo furono le nostre azioni aeree di supporto tattico lungo il fronte. Fu altresì possibile a Londra ricavare dalle stesse fonti alcune notizie sulla contemporanea avanzata del CTV e delle truppe franchiste in Catalogna, comprendenti le perdite allora riscontrate o solo denunciate da entrambi gli schieramenti.[102]

A quest'ultimo proposito, il 10 gennaio 1939 un messaggio tra le nostre missioni navali di Cadice e Burgos, firmato Nasi e intercettato dagli inglesi, annunciava trionfalmente che l'avanzata del CTV proseguiva verso nord-est e che il nemico era in disgregazione, avendo già lasciato nelle nostre mani ben 25.000 prigionieri.[103]

È del tutto comprensibile che la generalizzata sensazione di un'imminente vittoria nazionalista, correttamente maturata in vari ambienti internazionali tra la fine del 1938 e

[101] HW 18/449, 5 dicembre 1938 ore 23.30 e 15 dicembre 1938 ore 23.00.
[102] HW 18/449, 27 dicembre 1938 ore 17.00, 28 dicembre 1938 ore 09.00 e 29 dicembre 1938 ore 02.20. Cfr. inoltre 2 gennaio 1939 ore 09.00, 3 gennaio ore 18.00, 5 gennaio ore 12.00, 7 gennaio ore 09.00, 10 gennaio ore 09.00, 11 gennaio ore 09.30, 15 gennaio ore 11.10, 17 gennaio ore 09.10 e 18 gennaio ore 10.30.
[103] HW 18/449, 10 gennaio 1939 ore 18.10.

l'inizio del 1939, rendesse allora prioritaria da parte della GC & CS la decrittazione di qualsivoglia messaggio italiano illustrante l'andamento delle operazioni terrestri. Conseguentemente molte notizie raccolte a Londra in quelle settimane, pur ricavate dall'interpretazione del traffico ENIGMA della Regia Marina, riguardarono battaglie combattute o da combattere sulla via per Barcellona e verso la frontiera francese. Tra le informazioni così desunte emersero, ad esempio, quelle sullo schieramento del nostro CTV alle ore 16.00 del 4 gennaio, sulla sua successiva avanzata lungo la direttrice Lérida-Vendrell, sull'afflusso presso l'ala destra di questo contingente italiano di reparti marocchini del generale Yagüe, chiamati di supporto, e sui nomi delle località occupate o soltanto investite dai nazionalisti.[104]

Ciononostante, le radiotrasmissioni delle nostre missioni navali in Spagna, interpretate da Londra, continuavano pur sempre a contenere informazioni di genuino interesse marittimo. Di questo genere furono infatti i messaggi concernenti i contemporanei movimenti di alcune unità italiane, come i cacciatorpediniere *Antoniotto Usodimare*, *Antonio Da Noli* e *Luca Tarigo* e il mercantile armato *Sister*, con quest'ultima unità che alle ore 15.30 del 20 dicembre avrebbe dovuto subentrare nella scorta al piroscafo *Aniene* in una posizione a 20 miglia a levante di Punta Rotja, ma che venne poi rilevata dalla torpediniera *Orsa* e dal suddetto cacciatorpediniere *Usodimare*. Parimenti conosciuto dai crittografi inglesi fu l'arrivo a Cadice del mercantile *Cosenza*, annunciato per le ore 08.00 del 3 gennaio 1939, del piroscafo *Domine*, previsto per il 18 del mese e del cargo *Orata*, giunto alle 09.00 del successivo giorno 20.[105]

Oltre a ciò gli inglesi interpretarono i rapporti italiani sul danneggiamento del citato piroscafo *Aniene* che, pur essendo allora scortato dalla torpediniera *Orsa*, venne colpito

[104] HW 18/449, 4 gennaio 1939 ore 18.30, 5 gennaio 1939 ore 11.30, 11.35 e 20.00, 9 gennaio 1939 ore 18.00, 15 gennaio 1939 ore 20.00 e 23 gennaio 1939 ore 17.00. Il giorno seguente gli inglesi seppero anche dell'arrivo a Cadice della motonave *Barletta* con 258 uomini a bordo. Cfr. *ibid.*, 24 gennaio 1939 ore 09.40.

[105] HW 18/449, 19 dicembre 1938 ore 18.25, 18.30 e 23.40, 30 dicembre 1938 ore 10.30, 15 gennaio 1939 ore 18.55 e 20 gennaio 1939 ore 18.20 e 23.58.

da aerei repubblicani il 20 gennaio 1939 al largo di Ibiza e costretto a ripiegare su Palma di Maiorca. A tale proposito la GC & CS mise in chiaro il seguente radiocifrato n. 495 inviato a Burgos dal nostro comando di Cadice: «Informo il C.T.V. con la dovuta segretezza (*sic!*) che piroscafo ANIENE, scortato da ORSA, ha avuto in navigazione attacco aereo. Causa vie d'acqua per bomba aerea, sta rientrando Palma. F.to Attieri».[106]

Poco dopo però giunsero fortunatamente notizie meno allarmanti sulle condizioni dell'*Aniene*, che, ritenuto in grado di navigare senza assistenza e senza scorta fino a La Spezia, fu invitato a salpare da Palma di Maiorca il 25 gennaio percorrendo una rotta a sud della Sardegna, come Londra venne a sapere preventivamente fin dal 24 del mese.[107]

Tornati ad interessarsi delle operazioni terrestri, che apparivano sempre più decisive, i crittografi britannici conobbero il 27 gennaio dai rapporti italiani intercettati che il CTV aveva oltrepassato il Río Besos e puntava su Badalona e che altri corpi dell'esercito nazionalista avanzavano verso la frontiera francese, mentre Barcellona, abbandonata dalle autorità governative, era stata occupata dalle truppe vincitrici con la cattura complessiva di 65.000 prigionieri durante l'ultima fase operativa.[108]

Nella conquistata Barcellona i nazionalisti trovarono una situazione caotica, evidente soprattutto nel porto, sconvolto dai precedenti bombardamenti e bisognoso di un'estesa bonifica. Questa contingenza non poteva non rappresentare quindi uno dei principali argomenti trattati nei radiocifrati italiani di quei giorni, che gli inglesi naturalmente intercettarono e misero in chiaro. Tra i messaggi di quel tipo risultava sintomatico quello trasmesso a Cadice dal nostro Quartier Generale di Burgos il 28 gennaio 1939 e che così illustrava la situazione: «Nel porto trovansi affondati sedici piroscafi et molte imbarcazioni minori. Ancora non ripeto non possibile prevedere data in cui porto potrà essere impiega-

[106] HW 18/449, 20 gennaio 1939 ore 20.50.
[107] HW 18/449, 24 gennaio 1939 ore 13.22 e 16.50.
[108] HW 18/449, 27 gennaio 1939 ore 17.00.

bile. Est in corso dragaggio mine. Telegraferò appena possibile ulteriori notizie et invierò lettera».[109]

Un altro tema riguardante la «liberata» Barcellona era allora rappresentato dall'urgenza italiana di inviare sul posto almeno una nave da guerra che mostrasse il tricolore ed affermasse solennemente e orgogliosamente con la sua presenza il nostro contributo a quella vittoria. Nella circostanza la tradizionale ansia di protagonismo fascista venne confermata dalle decrittazioni britanniche del 30 e 31 gennaio, riguardanti uno scambio di messaggi tra Roma, Cadice, Palma e l'ex esploratore (cacciatorpediniere dal 5 settembre 1938) *Antoniotto Usodimare*. Il giorno 30 infatti questa nostra unità ricevette dal Ministero l'ordine di recarsi immediatamente a Barcellona, previo accordo con le autorità internazionali che gestivano il rispetto della neutralità. Tuttavia, dopo che da Cadice era stato ribadito l'arrivo dell'*Usodimare* nel capoluogo catalano per il giorno successivo, un'improvvisa avaria alla macchina di sinistra costrinse tale cacciatorpediniere a riparare a Palma. Afflitte quindi da una comprensibile frustrazione, le autorità italiane dovettero cercare affannosamente un'altra nave da guerra che potesse eseguire al più presto il compito di rappresentanza originariamente affidato alla sfortunato cacciatorpediniere e la identificarono nella torpediniera *Orsa*. Questa unità sottile però appariva a sua volta troppo piccola per rappresentare la grandezza dell'Italia fascista nel porto catalano e le fu quindi notificato che il suo impiego sarebbe stato di brevissima durata, alla stregua di un affrettato tamponamento di una falla, e che essa sarebbe stata avvicendata due giorni dopo a Barcellona dal moderno cacciatorpediniere *Scirocco*. Nello stesso tempo fu convenuto che alle ore 07.00 del 2 febbraio giungesse a Barcellona anche il piroscafo *Sivigliano*, carico di viveri. Tutto questo venne a conoscenza di Londra grazie ad una moltitudine di decrittazioni eseguite nei due ultimi giorni di gennaio.[110]

[109] HW 18/449, 28 gennaio 1939 ore 18.35.

[110] HW 18/449, 30 gennaio 1939 ore 17.45 e 23.00, 31 gennaio 1939 ore 04.40, 08.53, 10.03, 10.20, 11.20, 11.30, 12.35, 12.40, 14.30, 15.15 e 19.50.

Infine il 1° febbraio la GC & CS seppe che l'avariato cacciatorpediniere *Antoniotto Usodimare* sarebbe rientrato a La Spezia, toccando La Maddalena, alla velocità massima di 15 nodi e soprattutto che a tale unità era stato ordinato di «effettuare tutte consegne et macchina cifrante et ogni altro necessario elemento at TARIGO che rimarrà stazionario Palma». Come abbiamo anticipato nel secondo paragrafo del presente capitolo, questo importante particolare ribadisce, se ce ne fosse stato bisogno, che le famose macchine cifranti ENIGMA erano presenti sia nei principali Comandi navali italiani in Spagna, sia a bordo delle nostre navi ammiraglie impiegate nella locale guerra civile.[111]

Approfittiamo della circostanza per ricordare anche le altre conferme di tale realtà, da noi già sintetizzate nello stesso secondo paragrafo e che emergono da tre successive decrittazioni britanniche, datate 6, 10 e 29 aprile 1939. La prima di queste aveva messo in chiaro il radiocifrato trasmesso da Roma con il numero d'ordine 2618 e che così si esprimeva: «Destinatario VIVALDI, per conoscenza Attieri, TARIGO per Cerri, PEGASO, Lenzi. Disponete che macchina cifrante in vostro possesso sia consegnata at Cerri at Barcellona con relativa raccolta istruzioni et tabelle. Invio potrà avvenire mezzo aereo con scorta sottufficiale pratico uso macchina. Assicurate». Quindi dall'interpretato dispaccio n. 56820 del Ministero della Marina, ritrasmesso da Palma a Cadice in data 10 aprile, si legge: «Destinatario Attieri. Riferimento vostro tele 3211 in data 7 corrente, modificante telegramma 2618 del 6 corrente, comunico che macchina cifrante est stata consegnata nave ORSA stazionaria at Palma». Infine il 29 aprile dal Comando italiano di Cadice venne inviato a Burgos il radiocifrato n. 3896, parimenti decrittato dagli inglesi e con il quale si comunicava che «il Ministero della Marina tedesca aveva autorizzato trattenere

[111] HW 18/449, 1° febbraio 1939 ore 10.20 e 10.25. Per la storia ricordiamo che l'*Antoniotto Usodimare*, indiscutibilmente una sfortunata unità, venne affondato per errore dal nostro sommergibile *Alagi* l'8 giugno 1942. Cfr. Ufficio Storico della Marina Militare, *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani*, Roma, 1974, pp. 376-377.

macchine cifranti fino ultimata permanenza missione navale italiana in O.M.S.».[112]

7. La decisiva supremazia della Government Code and Cipher School

Mentre la GC & CS riceveva le suddette conferme sul contemporaneo impiego di macchine ENIGMA da parte della Marina italiana – cosa che per l'attuale storiografia militare rappresenta invece un'assoluta novità – erano iniziati gli indispensabili lavori di bonifica del porto della conquistata Barcellona e dello specchio d'acqua antistante, ricoperti da macerie e da scafi affondati, ma anche da pericolose bombe inesplose e da mine subacquee.

Da parte italiana furono predisposte all'occorrenza navi appoggio specializzate, scortate da unità militari, come venne a sapere Londra interpretando sia alcuni ordini impartiti alla nostra torpediniera *Orsa*, sia la notizia sull'accidentale collisione di tale unità contro un molo del porto di Ceuta, con conseguente apertura di una falla di nove metri, sia le istruzioni per la riparazione delle locali connessioni telegrafiche sottomarine da parte della sopraggiungente nave posa cavi *Città di Milano*. Inoltre la GC & CS annotò la viva raccomandazione rivolta all'aviazione legionaria di essere particolarmente vigile in occasione delle uscite in mare di quest'ultima nave appoggio e del cacciatorpediniere *Scirocco*, adibito alla sua scorta, nel timore che potessero ripetersi episodi del cosiddetto «fuoco amico», già tristemente sperimentati in precedenza.[113]

[112] TNA, fondo HW 18, cartella 450: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages (unstranslated), 17 February-30 April 1939*, 6 aprile 1939 ore 11.35, 10 aprile 1939 ore 20.00 e 29 aprile 1939 ore 20.30. Come abbiamo già sottolineato, il presunto buon rendimento delle ENIGMA affittate durante la guerra civile spagnola convinse la Marina italiana ad acquistare definitivamente alcune macchine cifranti di questo tipo, che poi, affiancate dalle più semplici macchine HAGELIN di origine svedese, vennero malauguratamente impiegate da questa nostra Forza Armata nel corso della Seconda guerra mondiale.

[113] HW 18/449, 4 febbraio 1939 ore 14.50, 14.55 e 15.10, nonché fondo HW 18, cartella 450 cit., 23 febbraio 1939 ore 23.00 e 24 febbraio 1939 ore 10.10, queste ultime due decrittazioni riguardanti l'incidente occorso alla torpediniera *Orsa*.

L'effettiva presenza della *Città di Milano* nelle acque di Barcellona fu rilevata dagli inglesi meno di ventiquattr'ore dopo il suo arrivo, grazie alla decrittazione del seguente dispaccio del Ministero, che nominava anche le nuove unità navali stazionanti a Palma e nella stessa Barcellona: «Arrivando Palma nave VIVALDI assuma incarico stazionario. TARIGO, dopo sostituito, si dislochi stazionario at Barcellona in sostituzione SCIROCCO che rientrerà Spezia. SCIROCCO passi at TARIGO istruzioni et comunichi accordi circa scorta CITTÀ DI MILANO. Assicurate».[114]

Nelle settimane seguenti i crittografi britannici monitorarono con evidente interesse l'attività della *Città di Milano*, venendo a sapere, ad esempio, che questa nave appoggio aveva terminato i lavori antistanti il porto di Barcellona il 20 febbraio e che era stata poi incaricata della riparazione del cavo sottomarino esistente tra il capoluogo catalano, l'isola di Maiorca e Málaga. Questa operazione venne però posticipata al 2 marzo, a causa sia del ritardato sminamento delle acque interessate da parte della Marina nazionalista, sia delle protratte discussioni sugli aspetti finanziari dell'impresa, coinvolgenti gli interessi delle ditte italiane Italcable e Pirelli e che richiesero lo scambio di molti radiomessaggi, ai quali la GC & CS prestò una crescente attenzione. Per la cronaca, la riparazione del cavo sottomarino Barcellona-Palma fu completata la sera del 7 marzo, dopo di che la *Città di Milano* fu impegnata a ripristinare il cavo Barcellona-Málaga tra il 13 e il 24 marzo, riprendendo la rotta per La Spezia alle ore 14.00 di quest'ultimo giorno. Grazie ad una folta serie di decrittazioni, Londra venne a conoscenza di tutto quanto qui sintetizzato, cioè sia dell'aspetto tecnico dei lavori, sia delle accennate e connesse transazioni finanziarie intercorse tra le autorità italiane e nazionaliste spagnole.[115]

[114] HW 18/449, 12 febbraio 1939 ore 13.30.

[115] HW 18, cartella 450 cit., 20 febbraio 1939 ore 11.15 e 11.35, 21 febbraio 1939 ore 18.40, 22 febbraio 1939 ore 01.20 e 20.40, 26 febbraio 1939 ore 19.35, 27 febbraio 1939 ore 12.15, 2 marzo 1939 ore 11.50, 3 marzo 1939 ore 19.30, 4 marzo 1939 ore 12.40, 8 marzo 1939 ore 17.05, 9 marzo 1939 ore 16.45 e 22.00, 10 marzo 1939 ore 20.00, 11 marzo 1939 ore 09.00, 12 marzo 1939 ore 11.30, 24 marzo 1939 ore 17.00 e 28 marzo 1939 ore 17.05.

Nel frattempo, cioè prima dell'arrivo a Barcellona della *Città di Milano*, i crittografi britannici non avevano distolto l'attenzione dall'inquietudine italiana concernente le condizioni disastrose del porto di quella famosa città, che risultava disseminato di macerie e relitti ostacolanti il regolare transito delle navi mercantili. A questo riguardo il 3 febbraio venne decrittato a Londra il dispaccio n. 949 diramato dalla nostra missione navale di Cadice, che, preannunciando per il giorno seguente l'arrivo a Barcellona del piroscafo *Paganini*, carico di derrate alimentari per la cittadinanza, raccomandava in suo favore un'attenta opera di pilotaggio attraverso i pochi canali navigabili esistenti. La settimana dopo furono intercettate a Londra identiche esortazioni a beneficio del piroscafo *Barletta* che, proveniente da Genova con un carico di 1.000 tonnellate di viveri, avrebbe dovuto attraccare a Barcellona il giorno 12 del mese. Richieste dello stesso genere furono infine rivolte dai Comandi italiani ai responsabili nazionalisti del porto catalano in occasione di successivi approdi di nostri mercantili trasportanti ulteriori provviste alimentari per la popolazione stremata.[116]

In quegli stessi giorni, come abbiamo già accennato, l'attenzione della diplomazia italiana fu parallelamente assorbita dal proprio fallimento delineatosi nelle Baleari, dove il governo britannico aveva sollecitamente designato il console Alan Hillgarth come mediatore della resa repubblicana di Minorca. Questa repentina mossa diplomatica era chiaramente intesa a palesare la ferma intenzione di Londra di opporsi alla stabilizzazione della presenza italiana su quell'arcipelago situato lungo la rotta per Gibilterra, senza dimenticare che proprio Minorca era stata tra l'altro un antico possedimento inglese del XVIII secolo.[117]

Una volta compiute queste mosse nelle Baleari, il governo di Sua Maestà fu beneficiato anche dalle informazioni

[116] HW 18/449, 3 febbraio 1939 ore 20.55 e 11 febbraio 1939 ore 13.15. Si veda anche fondo HW 18, cartella 450 cit., 17 febbraio 1939 ore 18.45 e 22.20, 18 febbraio 1939 ore 12.40 e 19 febbraio 1939 ore 14.50.

[117] Per i precedenti storici su Minorca cfr. A. Santoni, *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (XVI-XIX secolo)*, Mursia, Milano, 1990 e ristampa 2006, pp. 81-82, 102, 109 e 123.

crittografiche sui successivi commenti italiani, che riferivano l'evolversi della locale situazione e segnalavano tra l'altro la presenza a Minorca dell'incrociatore britannico *Devonshire* e di truppe nazionaliste di presidio. Fu altresì soddisfacente per gli stessi inglesi venire a sapere, dall'interpretazione del radiocifrato n. 29803 trasmesso da Roma, che il nostro Ministero della Marina aveva praticamente ridimensionato i suoi progetti in quell'area, avendo ordinato alle proprie rappresentanze navali in terra spagnola di astenersi dal programmato invio a Minorca di un'unità da guerra, in accordo con i consigli provenienti dal preoccupato Ministero degli Esteri.[118]

Di contenuto nuovamente operativo fu invece la decrittazione del dispaccio n. 78703 del 20 febbraio, con il quale Roma avvertiva la missione navale italiana di Palma sul prossimo sorvolo dell'isola di Maiorca da parte di quattro aerei italiani diretti verso il continente spagnolo. Per la precisione, tale messaggio così riferiva: «Domani 21 corrente passeranno quattro apparecchi. Nominativi sono PNLM, BSXO, OKEM e ZOWL. Sigla collettiva est KLGM. Assicurate ricevuta». Il nostro Comando di Palma inviò subito una nota di ricevuta, anch'essa intercettata e interpretata da Londra.[119]

Una notizia simile entrò a far parte del bagaglio di conoscenze inglesi un mese più tardi ed esattamente il 25 marzo di quell'anno, quando la GC & CS mise in chiaro il seguente radiocifrato diretto nuovamente a Palma: «Domani ore 10.00 giungeranno Palma due apparecchi. Nominativi radiotelegrafici sono OUQT et YPMT. Distintivi su lati fusoliera sono DELZ-A et D-AZHS. Accusate ricevuta».[120]

Informazioni di interesse certamente superiore erano frattanto giunte a Londra il 19 marzo grazie all'interpretazione del radiomessaggio n. 446, trasmesso dal Comando italiano di Palma di Maiorca a Burgos e a Cadice. Con esso

[118] HW 18/449, 15 febbraio 1939 ore 13.45. Al riguardo si veda anche 9 febbraio 1939 ore 12.20 e 21.00.
[119] HW 18/450 cit., 20 febbraio 1939 ore 17.25 e 20.15.
[120] HW 18/450, 25 marzo 1939 ore 10.30.

infatti si precisavano le esatte zone di blocco navale imposte dai nazionalisti alle residue coste spagnole ancora controllate dai repubblicani, precisando altresì quale tipo di unità avrebbe dovuto pattugliare i vari settori di competenza. Nello stesso giorno inoltre la GC & CS rivelò la partenza da La Spezia del piroscafo *Domine*, destinato a Cadice e con a bordo materiali vari e 700 passeggeri di imprecisata natura, ma probabilmente militari.[121]

Proprio quest'ultima informazione crittografica suscitò a Londra il desiderio di accertare se l'Italia fosse ancora interessata ad inviare truppe in Spagna in quella fase finale della guerra, in cui si stava invece delineando una sorta di disimpegno da parte delle principali potenze europee. Una prima risposta affermativa pervenne nella serata dello stesso 19 marzo dalla decrittazione del radiocifrato n. 488 diretto da Cadice a Palma e che, nel ritrasmettere una comunicazione proveniente da Roma, preannunciava il prossimo arrivo in Spagna di altri nove piroscafi trasportanti «due battaglioni di alpini con salmerie, un gruppo d'artiglieria da 75/13, due gruppi organici da 100/17, complementi fanteria et artiglieri, materiali vari». Ad avvalorare poi quest'ultima notizia soltanto programmatica, Londra annotò sei giorni dopo il concreto arrivo a Cadice del piroscafo italiano *Umbria* con 636 soldati a bordo, parimenti rilevato dalla GC & CS.[122]

Del resto sappiamo che proprio in quel mese di marzo, che pur avrebbe dovuto indicare un'ormai prossima vittoria risolutiva delle armi nazionaliste, le autorità italiane si dimostrarono ancora talmente interessate ad inviare segretamente altre truppe in territorio spagnolo da continuare ad utilizzare illegalmente le navi ospedale per il loro trasporto, come abbiamo evidenziato in precedenza, ma come conviene qui ribadire. Nella circostanza, dopo numerosi e già sottolineati esempi del genere, si mise in evidenza ancora una volta la nave ospedale *Aquileia* che, secondo la decrittazio-

[121] HW 18/450, 19 marzo 1939 ore 09.40 e 14.05. Il piroscafo spagnolo *Domine*, solitamente sotto il nome italiano di *Stelvio*, compì numerosi trasporti di uomini ed armi per le forze che combattevano a favore del generalissimo Franco.
[122] HW 18/450, 19 marzo 1939 ore 19.15 e 25 marzo 1939 ore 21.30.

ne del messaggio n. 2532 del 22 marzo tra Palma e il nostro comando navale di Cadice, aveva appena attraccato in questo porto spagnolo, sbarcando 294 militari italiani.[123]

Sempre sul mare si era frattanto svolto l'accennato e rilevante tentativo italiano di intercettare le undici residue unità repubblicane (tre incrociatori e otto cacciatorpediniere), fuggite il 5 marzo da Cartagena parzialmente insorta a favore dei nazionalisti. Nel timore infatti che queste navi governative intendessero addirittura attraversare i Dardanelli per consegnarsi all'Unione Sovietica, il Capo di S.M. della Regia Marina, ammiraglio Domenico Cavagnari, venne incaricato da Mussolini di mettere in atto un ferreo blocco navale, utilizzando un cospicuo complesso di vigilanza composto dalle corazzate *Conte di Cavour* e *Giulio Cesare*, dai quattro incrociatori pesanti *Fiume*, *Gorizia*, *Pola* e *Zara*, dall'incrociatore leggero *Giovanni delle Bande Nere*, da tredici cacciatorpediniere, diciassette torpediniere e un avviso scorta. Queste unità italiane avrebbero dovuto rintracciare e convogliare nel porto di Augusta le navi repubblicane fuggitive che avessero tentato di forzare il blocco, usando anche la forza se costrette, ma la piccola flotta governativa spagnola eluse abilmente il tentativo di intercettazione, facendo rotta verso Biserta, dove venne internata il 7 marzo dalle locali autorità francesi secondo le norme internazionali.[124]

Siamo in grado qui di elencare le decrittazioni britanniche riguardanti quell'evento, iniziando dall'interpretazione del radiocifrato n. 145 del 5 marzo trasmesso dalla nostra missione navale di Burgos a quelle di Palma e di Cadice e annunciante che «Forze Armate Cartagena, sollevatesi notte passata, ora padrone città. Flotta rossa fuggita. Generale fanteria marina Barrinuevo assunto comando. CANARIAS e tre Ct in mare. Truppe imbarcate a Castellon et Malaga dirigeranno Cartagena appena nota direzione flotta

[123] HW 18/450, 22 marzo 1939 ore 19.05 e 19.10.

[124] Oggi sappiamo che a bordo delle undici unità repubblicane si trovavano anche 600 profughi civili, compresi vecchi, donne e bambini. Sull'intera vicenda cfr. F. Bargoni, *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, cit., pp. 406-411.

rossa. F.to Possani». Nello stesso giorno il medesimo Comando italiano di Burgos fornì a Palma e a Cadice maggiori dettagli con il radiocifrato n. 146, parimenti intercettato dagli inglesi in ascolto e che annunciava ottimisticamente quanto segue: «Cartagena in mano nazionale. Truppe sbarco giungeranno colà domattina con piroscafi et posamine. Navi rosse fuggite sono tre incrociatori et otto Ct che sono stati avvistati ore 15.00 da aviazione at 45 miglia sud Capo Palos. F.to Possani».[125]

Il 6 marzo però la missione navale italiana di Burgos fu costretta a diramare notizie meno confortanti per le forze nazionaliste. Infatti dalla decrittazione del relativo dispaccio n. 149 diretto a Palma emergevano le seguenti sconfortanti ammissioni: «Rossi dalla parte di Galeras rioccuparono batterie a ponente Cartagena impedendo sbarco due divisioni che (comunque) avverrà at Portman questa notte. Aviazione bombarda Galeras et (suo intervento) chiesto nuovamente da insorti con cui esiste contatto radio. Flotta rossa naviga 15 nodi per Biserta. F.to Possani». Poche ore dopo un altro messaggio del nostro Comando di Burgos avvertì Palma e inconsapevolmente anche gli inglesi che «prevedesi arrivo flotta rossa at Biserta ore 03.00 giorno 7 corrente. F.to Possani».[126]

Nello stesso 6 marzo infine fu trasmesso da Palma a Cadice il radiomessaggio n. 691, sempre interpretato dalla GC & CS e annunciante che alle «ore 15.00 squadra rossa (era al) largo Bougie rotta levante. Squadra composta tre incrociatori et otto caccia. Velocità circa venti nodi. F.to Lenzi».[127]

Il mancato intercettamento della piccola squadra repubblicana da parte della massiccia flotta messa in campo dall'Italia si aggiunse in quei giorni alle difficoltà delle truppe nazionaliste inviate ad assicurare il completo controllo di Cartagena ed è occasionalmente onesto che ambedue queste delusioni siano state amaramente confermate dal radiocifrato n. 151 del 7 marzo indirizzato dal nostro Comando

[125] HW 18/450, 5 marzo 1939 ore 18.20 e 21.00.
[126] HW 18/450, 6 marzo 1939 ore 18.30 e 21.00.
[127] HW 18/450, 6 marzo 1939 ore 22.05.

di Burgos alla missione navale di Palma. Infatti in questo dispaccio, decrittato velocemente dagli inglesi, era messo in evidenza sia che il fuoco delle batterie ancora in mani repubblicane aveva determinato il fallimento dello sbarco dei nazionalisti in località Portman, sia che la fuggitiva squadra governativa era stata avvistata dalla ricognizione alle ore 17.00 del pomeriggio precedente, senza però subire alcun conseguente attacco aereo perché sembrava aver inalberato la bandiera nazionalista.[128]

In realtà la squadra navale repubblicana aveva proseguito per Biserta mantenendo lo stesso assetto con il quale era salpata da Cartagena e giungendo finalmente nel porto tunisino in quello stesso 7 marzo. Qui la piccola flotta fu internata, come detto, dalle locali autorità francesi che però, appena terminata la guerra civile, si premurarono di consegnare al nuovo regime di Franco tutte le unità repubblicane bloccate. Tale liberazione venne del resto confermata da Roma il 6 aprile con il seguente radiomessaggio n. 3203 diretto a tutti i Comandi italiani in Spagna e contemporaneamente acquisito da Londra: «Unità ex rosse LIBERTAD, CERVANTES, MENDEZ NUNEZ et otto Ct giunte Cadice da Biserta oggi 6 aprile. Trovansi Cadice anche CERVERA et CISCAR».[129]

Perfino il famoso cacciatorpediniere *José Luis Diez*, che tante preoccupazioni aveva causato alle Marine italiana e nazionalista e che era stato sottoposto a ripetuti lavori a Gibilterra, venne consegnato a Franco dagli inglesi dopo la conclusione della guerra civile. A questo proposito si deve segnalare che già il 23 marzo la nostra delegazione navale a Burgos sembrò aver ricevuto informazioni preliminari in merito, sentendosi in grado di avvertire il Comando di Palma che la suddetta unità da guerra repubblicana sarebbe stata restituita alla Spagna appena fossero state deposte le armi.[130]

Prima che comunque i cannoni fossero definitivamente messi a tacere, la GC & CS era riuscita a conoscere perfino

[128] HW 18/450, 7 marzo 1939 ore 10.40.
[129] HW 18/450, 6 aprile 1939 ore 18.00.
[130] HW 18/450, 23 marzo 1939 ore 18.45.

la data dell'assalto finale nazionalista contro Madrid, decrittando in successione il 25 marzo i due seguenti radiocifrati n. 532 e 536 trasmessi dalla missione navale italiana di Cadice: «Nota offensiva che doveva avere inizio domani 26 sospesa. Pare che raggiunti accordi tra Burgos e Madrid. Truppe nazionali tra qualche giorno inizieranno occupazione militare zona ancora in possesso dei rossi. F.to Nasi»; «Situazione fronte invariata, Se tra Burgos e Madrid non si giungerà accordo, nota offensiva avrà inizio domani mattina. F.to Nasi».[131]

Il giorno seguente, 26 marzo, Londra captò anche l'ultimatum lanciato dai nazionalisti ai difensori di Madrid e infine le notizie, diramate dalla delegazione navale italiana di Cadice, sullo sfondamento delle linee e sull'ormai scarsa resistenza opposta dai contingenti repubblicani. Come è noto, le truppe al servizio di Franco si impossessarono di gran parte di Madrid il 28 del mese, mentre la resa ufficiale della città avvenne il giorno seguente.[132]

Dopo la vittoria fascista, la GC & CS seguì le prime opere di ricostruzione intraprese dai vincitori nelle località cadute di recente nelle loro mani, come nel porto di Alicante. Nello stesso tempo non vennero tralasciate da Londra le informazioni sui movimenti dei mercantili italiani adibiti allo scaglionato rimpatrio dalla Spagna delle nostre truppe: evento che concluse quell'impegno terrestre, navale e aereo voluto da Mussolini, tanto gravoso quanto poco o nulla remunerativo per il nostro Paese in termini economico-finanziari, strategico-politici e tecnico-militari.[133]

Fu infine di immediata utilità per gli inglesi la decrittazione del radiocifrato n. 2214 trasmesso il 14 marzo dalla missione navale italiana di Cadice a quella di Palma e che così si esprimeva: «Comunico seguente telegramma inviato at Marina Roma da Lenzi con chiave P.Q. Inizio: "Marina

[131] HW 18/450, 25 marzo 1939 ore 09.30 e 16.45.

[132] HW 18/450, 26 marzo 1939 ore 16.30. Sugli eventi politico-militari che condussero alla caduta di Madrid, compreso il breve interregno del colonnello Casado, ci siamo soffermati nel quarto paragrafo del Capitolo II.

[133] HW 18/450, 31 marzo 1939 ore 16.00 e 17.40, 1° aprile 1939 ore 10.10 e 17.30, 10 aprile 1939 ore 14.40 e 15.00 e 29 aprile 1939 ore 19.30.

Roma et per conoscenza Attieri. Da oggi fanali di Maiorca, Minorca et Ibiza meno faro isola Cabrera hanno ripreso funzionamento con stesse caratteristiche precedenti". F.to Carini». Da questo messaggio noi sappiamo oggi, ma gli inglesi seppero subito, che in quel momento la chiave cifrante delle ENIGMA in funzione tra la nostra rappresentanza navale a Cadice e il Ministero della Marina a Roma era costituita dalle lettere P e Q, indicanti la posizione iniziale del primo rotore e la prescelta presa elettrica tra quelle esistenti sulle macchine di quel tipo.[134]

8. Conclusioni generali

Nessuno finora aveva nemmeno sospettato che già prima del secondo conflitto mondiale la Government Code and Cipher School britannica, ancora priva dei citati sistemi decrittanti *bombe*, fosse riuscita ugualmente a interpretare con continuità il complesso prodotto anagrammato delle macchine ENIGMA, adottate fin dal 1937 dalla Marina italiana che in tal modo è divenuta storicamente la prima Forza Armata al mondo ad aver subito le prime violazioni di tali famosi apparati cifranti nel corso di un conflitto armato.[135]

Come abbiamo infatti dimostrato nel corso delle precedenti pagine, sulla scorta di inediti documenti dell'archivio di Stato britannico, la violazione delle ENIGMA avvenne almeno a partire dall'aprile del 1938, allorquando gli inglesi, accertato il crescente impiego di quelle macchine cifranti da parte delle nostre missioni navali in terra spagnola e predisposti gli opportuni strumenti interpretativi, realizza-

[134] HW 18/450, 14 marzo 1939 ore 12.25.

[135] Quanta differenza rispetto a quando decine di commentatori hanno sostenuto che i tedeschi erano stati i primi ed unici avversari del Regno Unito a rimanere vittime inconsapevoli dell'ULTRA Intelligence britannico, a partire per di più dalla seconda guerra mondiale! Il primo autore che propagandò le suddette inesatte teorie e che venne seguito poi da una folta schiera di inconsapevoli seguaci fu F.W. Winterbotham con il suo già citato libro *The Ultra Secret* del 1974, tradotto e pubblicato in Italia due anni dopo, quando non erano ancora consultabili i documenti sull'ULTRA e sulle macchine ENIGMA custoditi nell'archivio di Stato inglese.

rono le prime decrittazioni utili. Ed è probabile, come abbiamo più volte avvertito, che in futuro gli archivi britannici possano liberalizzare altri documenti in grado di retrodatare ulteriormente l'inizio di siffatto lavoro crittografico da parte dell'Intelligence di Sua Maestà.[136]

Come abbiamo parimenti anticipato, gli uomini della GC & CS – ancora ubicata a Londra prima di essere trasferita a Bletchley Park all'inizio del secondo conflitto mondiale – utilizzarono durante la guerra civile spagnola, in mancanza dei suddetti calcolatori *bombe*, un innovativo metodo manuale probabilistico chiamato RODDING, inventato dal crittografo Dillwyn Knox. Esso sorprendentemente non richiese, se non in alcune occasioni, tempi di decrittazione più elevati rispetto a quelli poi resi possibili dalle *bombe* nel corso del secondo conflitto mondiale e che non superavano generalmente le ventiquattr'ore. Il motivo di tale rapidità interpretativa, cui abbiamo già fatto cenno nel precedente secondo paragrafo, ci viene chiarito dal citato documento riguardante gli incontri tra crittografi inglesi, francesi e polacchi avvenuti tra il 9 e il 10 gennaio 1939, cioè quando erano trascorsi nove mesi dall'inizio della penetrazione delle ENIGMA da parte della GC & CS. È significativo infatti che in quell'occasione i tecnici francesi, messi al corrente delle contemporanee decrittazioni britanniche ai danni della Marina italiana e delle relative modalità d'azione, reagirono accusando gli operatori radio di questa nostra Forza Armata di essere stati «stupidi nell'inviare molti messaggi con la stessa chiave cifrante».[137]

Sarebbe stato quindi il mancato sfruttamento, da parte di inesperti radiotelegrafisti italiani, delle caratteristiche principali delle ENIGMA – intese come infinite possibilità di variazione delle chiavi cifranti – a permettere agli inglesi di in-

[136] Per un sintetico resoconto su queste stesse ricerche cfr. A. Santoni, *L'Intelligence britannica negli Anni Trenta*, parte 2ª, *Regia Marina*, «Storia Militare» cit., mentre per una puntualizzazione sull'intero argomento cfr. A. Santoni, *I segreti di Bletchley Park e i successi dell'Ultra Intelligence*, «Nuova Storia Contemporanea», settembre-ottobre 2008.

[137] TNA, fondo HW 25, cartella 12: *Papers relating to the pre-war meeting between French and Polish cryptanalysts and members of G.C.& C.S.*, verbale della riunione del 9 e 10 gennaio 1939.

terpretare con sorprendente rapidità nel 1938 e 1939, pur senza l'ausilio delle futuribili *bombe*, i messaggi della Regia Marina redatti su quelle famose macchine codificanti.

Comunque sia, non bisogna dimenticare che le informazioni ricavate dall'interpretazione delle ENIGMA della nostra Marina tra il 1938 e il 1939, così come quelle derivanti dalla penetrazione dei codici manuali e successivamente meccanizzati della Regia Aeronautica a partire dal 1936, non avevano allora finalità operative, cioè non dovevano essere tempestivamente utilizzate dagli inglesi sul campo, come sarebbe avvenuto nel secondo conflitto mondiale. Durante la guerra civile spagnola invece anche le notizie tardive consentivano a Londra di esercitare un importante controllo conoscitivo sul controverso impegno navale italiano, sullo sforzo logistico del nostro Paese, sull'andamento militare di quel conflitto in cielo, terra e mare e sulle direttive diramate da Roma o elaborate sul posto: obiettivi che non dipendevano da tempi di decrittazione rapidissimi.

Di massima utilità per gli inglesi fu anche l'accertamento del grado di efficienza della Marina e dell'Aeronautica italiana in quegli anni di crisi che avrebbero poi condotto alla Seconda guerra mondiale e nei quali le opinioni sul reale valore delle Forze Armate fasciste erano controverse e originavano quindi disparate prospettive future negli ambienti politici e militari londinesi.[138]

Di conseguenza possiamo dire che le informazioni raccolte dalla GC & CS durante la guerra civile spagnola servirono a chiarire molte idee all'interno dei Ministeri britannici e, in particolare, a sollecitare la ristrutturazione e il rafforzamento della RAF, il cui personale e materiale di volo erano stati fino ad allora vittime di una pericolosa trascuratezza. Ed è un dato di fatto che il sollecito lavoro di

[138] Sull'argomento cfr. A. Santoni, *Le valutazioni britanniche d'anteguerra sulle capacità militari dell'Italia e considerazioni postbelliche*, «Bollettino d'Archivio dell'Ufficio Storico della Marina», giugno 1999 e, dello stesso autore, *Le valutazioni britanniche della macchina bellica italiana dagli Anni Trenta all'armistizio*, «Storia e Memoria», a cura dell'Istituto ligure per la storia della Resistenza e dell'età contemporanea, n. 2, anno 2004.

modernizzazione delle forze aeree di Sua Maestà, intrapreso proprio negli anni della guerra civile spagnola e pungolato dalla contemporanea esibizione di forza da parte della Regia Aeronautica e della Luftwaffe hitleriana, dette i suoi frutti appena in tempo per evitare un irrimediabile disastro inglese già nelle prime battute del secondo conflitto mondiale.

Da parte italiana l'inconsapevolezza di essere perseguitati fin dalla guerra di Spagna da quell'organismo britannico che poi verrà conosciuto come ULTRA Intelligence può essere oggi compresa, se non giustificata, alla luce degli eventi ancor più rilevanti che, sempre in materia crittografica, sarebbero accaduti tra il 1940 e il 1943. In ambedue le circostanze belliche la fonte delle informazioni britanniche era e rimase l'indispensabile mole di radiocomunicazioni che, per limitarci alla guerra di Spagna, furono intrecciate tra le nostre rappresentanze locali e tra queste e gli uffici centrali in Italia e che finirono per fornire inconsapevolmente alla GC & CS molto materiale su cui far lavorare i propri crittografi. Del resto l'inevitabilità di così tante radiotrasmissioni italiane in cifra viene confermata dal citato libro del comandante Rapalino, laddove si legge che le nostre «navi militari, grazie alla possibilità di effettuare comunicazioni cifrate con i centri telegrafici preposti in patria, costituivano un prezioso supporto informativo che correlato con le notizie provenienti dalle ambasciate, consolati, e da altre fonti ufficiali ed ufficiose, contribuivano ad aggiornare i ministeri degli esteri e della Marina sulla situazione politica e militare spagnola».[139]

In conclusione, non crediamo sia esagerato sostenere di essere oggi al cospetto di una vera e propria rivoluzione nella storiografia sulla cosiddetta guerra segreta. Innanzitutto infatti siamo costretti a retrodatare dal 1940 ad almeno l'aprile del 1938 l'inizio delle decrittazioni inglesi dei radiocifrati ENIGMA e possiamo inoltre ridimensionare la portata degli incontri tra i crittografi anglo-franco-polacchi, avvenuti tra la fine del 1938 e l'inizio del 1939, cioè molti

[139] P. Rapalino, *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, cit., p. 84.

mesi dopo l'inizio dell'autonoma penetrazione britannica delle ENIGMA impiegate dalla Marina italiana.[140]

Infine queste ricerche annullano, qualora ce ne fosse stato bisogno, le tesi secondo cui l'attività dell'ULTRA Intelligence britannico sarebbe iniziata soltanto dopo la cattura di alcune macchine ENIGMA tedesche nel 1941. Queste false teorie minimizzanti, nate probabilmente dal tentativo dell'ultima ora di salvare quel poco che restava della credibilità dei mediocri Servizi Segreti dell'Asse, sono state tra l'altro espresse non a caso da chi già fingeva di ignorare altre due realtà parimenti documentate. La prima realtà ci dice che non c'era bisogno di sottrarre tali macchine cifranti, poiché esse erano rimaste in libera vendita per quasi tutto il periodo tra le due guerre mondiali, durante il quale erano state anche acquistate da numerosi imprenditori privati, prima di suscitare l'interesse degli Stati Maggiori tedeschi e di altri Paesi. La seconda verità attiene alle caratteristiche proprie dell'ENIGMA, la cui segretezza non dipendeva dal suo meccanismo, già ben noto, ma dalla variabilità dei suoi 158 trilioni di combinazioni cifranti, aspetto che rendeva comunque impotente chi, pur utilizzandone uno stesso modello, non sarebbe stato in grado di identificare la «chiave» corrente e quindi di compiere velocemente l'intero processo matematico inverso, a meno di non aver inventato sistemi statistici d'avanguardia o, meglio, calcolatori del tipo *bombe*.

Un'ulteriore riflessione non può non riguardare l'utilità della partecipazione italiana alla sanguinosa guerra civile spagnola, al di là dei perseguiti obiettivi ideologici. Infatti, considerando l'aspetto militare, che qui ci interessa maggiormente, abbiamo già detto che né l'Aeronautica né la Marina fascista riuscirono a trarre da quel conflitto i dovuti insegnamenti tecnico-operativi, mentre a livello politico Mussolini ed Hitler non ne ricavarono alcun compenso, considerando il ripetuto rifiuto del generale Franco a scen-

[140] Sulla modesta portata dei sopravvalutati incontri tra i crittografi della GC & CS e quelli anglo-francesi, tenutisi a partire dal 3 novembre 1938, cioè sette mesi dopo l'inizio della penetrazione britannica delle ENIGMA navali italiane, si veda il settimo paragrafo del Capitolo I.

dere in campo contro la Gran Bretagna dopo il 1940. Non bisogna inoltre dimenticare l'accennata delusione di Roma per il mancato insediamento nelle Baleari, impeditole dalla diplomazia britannica e perfino dallo stesso Franco, che pure aveva decisamente tratto grandi benefici dal generoso aiuto di Mussolini.

Quanto detto non può infine prescindere dall'indubbio logorio imposto alle Forze Armate italiane dalla partecipazione a tale guerra civile, che oltretutto faceva seguito all'appena concluso conflitto coloniale in Etiopia, altrettanto dispendioso per il nostro apparato militare così come per quello finanziario. A quest'ultimo proposito non è infatti da sottovalutare il deficit economico dell'intera operazione OMS, che costò all'Italia 8,5 miliardi di lire in un periodo in cui l'intero reddito nazionale lordo ammontava a circa 40 miliardi.[141]

[141] Cfr. C. Duggan, *La forza del destino: storia d'Italia dal 1796 ad oggi*, Laterza, Bari, 2009, p. 583.

APPENDICI

ESEMPI DI DECRITTAZIONI AI DANNI DELLA REGIA AERONAUTICA

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/1
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

23rd November, 1936. GRANADA asks "ECH1" for negatives of certain photographs which had been sent from "ECH1" to GRANADA.
GRENADA and ECH1 reports nil consumption of fuel, oil or ammunition.

An Insurgent wireless station was set up at GETAFE Aerodrome on 21st November and is in communication with TALAVERA and LOGRONO.

PALMA to SEVILLE 24th November, 1936 1105 hours.
To-day a three engined aircraft will arrive at SEVILIE, piloted by the Chief of the Italian Air Force in MAJORCA.

Generalissimo to PALMA. 22nd November, 1936 2355 hours.
It does not matter about the Italian Chief at the PALMA base being a Lieutenant Colonel because the Major appointed to command the base is going to a place of higher category so that a Spaniard may have the command.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

23rd January, 1937.

Officer Commanding Seaplane Base MELILLA to Air Officer Commanding.

The Italian Major SANDI of the Ala Littoria Company wants to know whether the cost of works at this base comes on Air Force account or on the Company's account, or if [groups corrupt] many of these works will be left at this base if the Company goes away from here.

24th January, 1937.

TETUAN asks Air Officer Commanding for authority to buy 10,000 kilogrammes castor oil and spare parts for Renault PRIMA STELLA HISPANO and FORD cars.

24th January, 1937.

Count BULNES, GENOA to Officer Commanding Troops, PALMA.

According to confidential reports there will arrive at PALMA to-morrow, Saturday, in the mail-boat — — — until the end of the month the Communist MAYOLOMAILLOL who intends to have an interview with JOSE RULLAN of SOLLER. I tell you this so that you may keep watch and if necessary make arrests.

Dept.Note: This message was sent in a rather old cypher and may conceivably be intended for enemy consumption.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: AS/0142.
Date: 24th March, 1937.

From: Italian Air Headquarters in SPAIN.
To: Air Ministry, ROME.

Date: 20th March, 1937. 2300 hours.

—— —— —— carried out to-day.

Two heavy bombing raids —— —— group and two light reconnaissance bombing raids.

Fighters carried out patrol and escort duties. Three Red fighters and one Martin Bomber were shot down. Two of our fighter pilots, [? Lieutenant] GIORGI and [? 2nd Lieutenant] —— are missing after an encounter with enemy fighters beyond our lines, and are believed to have been shot down.

Three more CR 32 forced landed; pilots unhurt, aircraft ——.

Enemy aircraft carried out bombing raids to an extent which shows the existence of a large number of aircraft.

Please send a lot of CR 32 to cope with a grave situation and to make up for losses.

3 S79 have arrived at SEVILLE.

1 | 2 | cms | The National Archives | ins | 1 | 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: AS/0146.

Date: 5th April, 1937.

DELIVERY OF ITALIAN AIRCRAFT TO SPAIN.

Reference AS/143.

Following message was sent from ROME to Italian Air Headquarters in SPAIN on 23rd March, 1937.

"This evening 3 S 79 left for PALMA, whence they are to proceed to SEVILLE.

Three more S 79 will go to PALMA as soon as weather conditions permit. These aircraft together with those previously sent will constitute a new wing (gruppo) under the command of Major ARAMU."

On 1st April, 1937 three S 79 arrived in MAJORCA. On 2nd April two S 79 were to fly from MAJORCA to SEVILLE, weather permitting, bringing [? Captain] RAINA who was to take over command of a squadron from [? Captain] CASTELLANI.

These movements, together with those reported in AS/143 seem to show that the Italians are transferring one wing (gruppo) of S 79 to SPAIN and that some 12 aircraft are being flown over in groups of 3. The move appears to have begun on 19th March, 1937 and is perhaps not yet complete; only 2 S 79 are shown as

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

as effective in the mainland strength return for 28th March, 1937 (see AS/144). There is no evidence of any kind in the cypher intercepts as to which Italian aerodrome is the starting point for these S 79.

1 | 2 | cms | The National Archives | ins | 1 | 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: AS/0159.

Date: 29th April, 1937.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

1. Reference our AS/0146. One more squadron of S 79 is being sent to the mainland of SPAIN. Following details of arrangements are taken from messages from ROME to PALMA and from ROME to [? VITORIA] dated 28th April, 1937.

On Wednesday 28th April or as soon as weather conditions permit four S 79 will be flown to PALMA. The second pilot of one of these aircraft will remain at PALMA and return to ITALY by the next air liner. His place will be taken by one of the pilots of a crashed S 79 now at PALMA. On the same day (weather permitting) a squadron of six S 79 consisting of the two S 79 already at PALMA and the four new arrivals will fly to SEVILLE, under the command of Major ARAMU. On arrival in SPAIN these six aircraft together with the S 79 already there will form a "gruppo" under the command of Major ARAMU. Balearic Air Force will in due course get two more S 81 to compensate them for the loss of their two S 79.

As we have hitherto never heard of more than four S 79 being in SPAIN, it appears that this is not

1 2 cins The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

not a new move but the long delayed completion of the programme given in our AS/0146. We cannot account for the fact that the serviceability return for 19th April, 1937 given in our AS/0156 No. 4, mentions no S 79 at all, unless there has been some error in making up the return.

2. Colonel ATTILIO POPPI was to leave ITALY for SPAIN in the air liner of 28th April, 1937.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: AS/0182

Date: 8th June, 1937.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

1. Correction to our AS/0169, AS/0173, AS/0174, AS/0175 and AS/0178 to AS/0181 inclusive.
For "[? point to point] flight" read "alarm flight" (certain) in every case.

2. Reinforcement of Italian Air Force in Balearics.

On 27th May, 1937, General BERNASCONI complained to ROME that the Air Force in the Balearics are overworked owing to the continual enemy air raids on PALMA. He asked for six more CR.32 to be sent to PALMA together with sufficient personnel to convert the "alarm section" there into a full squadron of CR.32. He also asks for more S.79 or S.81 to be sent to [? PALMA].

On 1st June ROME replied that arrangements have been made to send six more CR.32 to the Balearics together with personnel as requested: and adds that no S.79 can be sent at present, but that two more S.81 will shortly be flown to PALMA and three [? type] aircraft will be flown to the Mainland.

3. Bombs for Spain.

On 27th May, 1937, General BERNASCONI asked for 100

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

—— type fuzes for [? 250] kg. bombs to be sent by air if possible, as they were required for forthcoming action against enemy objectives, to be carried out on or before 8th June.

On 28th May, 1937, General BERNASCONI asked ROME to send by air 40 slings for [? 250] kg. bombs and [? 6] "CESTELLI" for use with the same type of bomb in S.79. The technical meaning of the word "CESTELLI" is not known here, but they are presumably some kind of bomb-rack.

On 29th May, 1937, General BERNASCONI repeated the request for slings and adds that he wants the ordinary kind, and not a special pattern.

On 1st June, 1937, ROME replied saying that these slings were too big to send by air but would be sent in S.S."THE MARIE" leaving on 3rd June, 1937.

4. The bombing of the "BARLETTA".

Following is the Italian Air Force account of this incident, timed and dated from PALMA 1100 hours on 28th May, 1937.

"At —15 hours nine MARTIN Bombers attacked PALMA. Four aircraft dropped bombs —— with one bomb on the "BARLETTA". Six officers killed and several injured. Two other ranks killed and several injured. The other five aircraft were chased off by a flight of CR.32 and dumped their bombs [? in the sea]."

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

5. Reports of air action in Spain.

On 29th May, 1937, ROME made a strong complaint about the number of unofficial and uncensored reports that were coming out of SPAIN and ordered General BERNASCONI to ensure that all reports were passed by his Headquarters and by Air Ministry ROME before publication.

6. Accident to BA.65.

On [?] 28th May, 1937, Sergeant Pilot Enrico MORETTI, who had arrived in SPAIN on 1st May, 1937, was killed in a BA.65 at SEVILLE. This crash does not seem to have been included in the daily activity reports. [See our AS/0180].

7. Personnal Movements.

On 1st June, 1937, Lieutenant-Colonel VERCELLONI, in charge of Air Force Signals in SPAIN asks for three first class N.C.O.operators and 10 first class airman operators"in view of imminent serious action to be taken by our legionary forces".

On 29th May, 1937, ROME gave following directions to General BERNASCONI.

No requests for [? leave] are to be granted. You are authorised to consider requests for repatriation from any personnel who have completed six months service with "O.M.S." The granting of these requests must be subject to possibility of obtaining a substitute without damage to war

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A3/0185.

Date: 11th June, 1937.

ITALIAN AIR FORCE.

Activity reports from Mainland of SPAIN: 3rd June, 1937.

* Day's totals of air activity.

One escort, one [? delivery flight].

Total flights 39, flying time 44 hours 15 minutes.

The BILBAO front was static owing to adverse weather conditions.

4th June, 1937.

* Day's totals of air activity.

Two escorts, eight patrols, total number of flights 65.

Total flying time 86 hours 35 minutes.

Ammunition expended 1900 rounds.

Enemy aircraft encounter.

At —30 hours, Captain VIOLA's squadron of ten CR 32 when over BILBAO, encountered two formations of enemy fighters, one of ten aircraft and the other of six aircraft. Seven of these enemy fighters were brought down.

All

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

All the Italian aircraft returned.
The enemy aerodrome was located and action was proposed for the morning of the following day.

5th June. 1937.

* Day's totals of air activity.
Eight escorts, nine patrols, one alarm, one machine-gunning, two reconnaissance and two bombardments.
Total number of flights 123.
Flying time 211 hours 25 minutes.
Ammunition expended :-
Bombs 15,000 kilograms.
Rounds S.A.A. 1,656.

Enemy aircraft encounter.
At —— hours, a formation of seven CR 32, under Captain VIOLA, flying over BILBAO, met one enemy fighter which they brought down. They then observed some enemy fighters about to take off from a neighbouring aerodrome and machine-gunned them on the ground [? hitting] five. One enemy aircraft managed to get off and engaged Lieutenant ——I, catching him in a bad position. Sergeant Pilot GUIDO PRISEL came to Lieutenant ——I's rescue, drawing the enemy fire on to his own aircraft, but was unfortunately hit and crashed into the

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

the sea. He (Sergeant PUESEL) had accounted for no fewer than thirteen enemy aircraft and is recommended for [? posthumous award of a decoration].

Bombers.

Seven S.79 carried out the bombing attack on the enemy aerodrome at SONORROSTRO, which was planned on the previous day. ~~[See AS/81/8].~~ Nine S.81 bombed military objectives on the BILBAO front.

6th June, 1937.

Day's totals of air activity.

One escort, one bombardment, one transfer. 31 flights made, flying time 53 hours 15 minutes. Bombs dropped 3,000 kilograms. Three S.79 bombed the enemy at VILLASANTE. BILBAO front was [? static] owing to bad weather conditions.

7th June, 1937.

Day's totals of air activity.

Two escorts, two alarm flights, eight patrols, one reconnaissance, one delivery. Sixty-nine flights made, flying time 73 hours 15 minutes.

Aircraft

1 | 2 | cms | The National Archives | ins | 1 | 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

* Aircraft effective.

CR	32	[? 90]
RO	37	13
S	79	8
S	81	10
BA	65	5

BILBAO front still static owing to bad weather conditions.

8th June, 1937.

* Day's totals of air activity.

One escort, one alarm, two patrols. Thirty-two flights made, flying time 46 hours 40 minutes.

BILBAO front still static owing to bad weather conditions.

9th June, 1937.

* Day's totals of air activity.

Two escorts, two patrols. Thirty-two flights made, flying time 30 hours 15 minutes.

Activity on BILBAO front restricted owing to adverse weather conditions.

* [Dept: Note:] From 3rd June, 1937, onwards General BERNASCONI is instructed to send consolidated day's totals of all air activity and/or aircraft effective covering

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

covering the whole of the Italian Air Force on the Mainland of SPAIN, but excluding the Balearics Air Force which will report separately and direct from PALMA to ROME.]

1 | 2 cms | The National Archives | ins 1 | 1 2
Ref.: HW 21/2
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A.S/0188.
Date: 18th June. 1937.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

Air Casualties.

On 4th June Air Ministry asked for a complete statement of casualties inflicted and sustained by the Italian Air Force in SPAIN from the beginning of the war up to the present day.

On 11th June the following totals were given by General BERNASCONI, convening both Mainland and Balearics.

Enemy aircraft brought down by Italian fighters	204
Enemy ships hit during Italian air action	21
Italian aircraft brought down by enemy fighters of which 15 —— or reached Italian lines.	32.
Italian aircraft brought down by enemy gunfire all of which reached [sic] Italian Lines but were write-offs.	5.
Italian aircraft [? wrecked] in flying accidents	50
Enemy aircraft brought down by Italian gunfire	No figures available.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/2 C 308353
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A.S. 0194.

Date: 7th July, 1937.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

The Bombing of the "MADDA".

The following is a summary of the report on this incident sent by Officer Commanding Legionary Air Force PALMA to Air Ministry ROME, timed and dated 16th June, 1937. The crews of the S.81 cannot be blamed in any way for having bombed the "MADDA" in mistake for the Spanish ship "MAR BLANCO". They only acted on information received from the Spanish Nationalist Air Force who had carried out a reconnaissance in a CANT Z 501 and located the "MAR BLANCO" at latitude 38° 45' North longitude 1° East. One of the two S 81 that carried out the bombardment took a Spanish observer on board and no bombs were released until he had positively identified the target as the "MAR BLANCO". This observer was interrogated the next morning by his Commanding Officer in the presence of the Officer Commanding Italian Legionary Air Force and apparently still stuck to his statement that the ship bombed was undoubtedly the "MAR BLANCO".

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/3
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A.S. 0269

Date: 5th October, 1937.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

Activity Reports for Mainland of SPAIN.

30th September:

27 CR 32 and BA 65 made 8 patrols:

2 CR 32 made 2 alarm flights.

Total flights 48. Total flying time 63 hours 45 minutes.

Alarm Section SEVILLE.

1 CR 32 made 1 —— flight, 1 hour 11 minutes.

1 CR 32 made 1 test flight, 30 minutes.

2nd October:

15 CR 32 made 2 patrols.

Total flights 22. Total flying time 15 hours.

Activity restricted because of —— .

Alarm Section SEVILLE.

2 CR 32 made 2 flights for testing and running in engines, 55 minutes.

1 2 cm/s The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/3 C 3089951
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Aircraft effective:

13 CR 32.

11 S 79.

2 [? MACCHI 41].

2 CANT Z·501

6 S 81.

[Dept: Note: This activity report was sent as usual to Army Headquarters VITORIA and to Air Ministry ROME. The following postscript was added to the ROME copy only :

"Lieutenant MARTINI is very well. He took part in to-day's bombing of DENIA".

We think it highly probable that "Lieutenant MARTINI" is a "cover-name" [see our A.S. 0195] for Lieutenant BRUNO MUSSOLINI.

3rd October:

S 79 made 10 flights and bombed port Grao with 11,450 kg. of bombs, 1000 rounds ammunition fired.

CR 32 made 13 flights, 13 hours 55 minutes.

[? MACCHI 41] made 2 flights 3 hours 15 minutes.

Aircraft effective:

10 S 79.

6 S 81

12 CR 32.

2 [? MACCHI 41].

2 CANT Z 501.

1 | 2 cms | The National Archives | ins | 1 | 2
Ref.: HW 21/4
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A.S. 0312.

Date: 17th December, 1937.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

Activity Reports from PALMA.

(a) Following is an amplification of the report for 5th December, 1937 [our A.S. 0307 page 2] at 0300 hours three S 79 bombed aircraft factory at REUS with 24 100 kg. " E R " bombs and 12 20 kg. incendiaries.
Also at 0300 hours three S 79 bombed road and rail bridges over River MIJARES with 12 250 kg. bombs.

(b) Activity for 10th December, 1937.
CR 32 made five flights 4 hours 10 minutes.
Aircraft effective:
18 CR 32
11 S 79
9 S 81
3 MACCHI 41.

(c) Activity for 11th December, 1937.
CR 32 made 32 flights 40 hours 10 minutes.
S 79 made six flights 13 hours 15 minutes.
S 81 made three flights.
MACCHI 41 made two flights, 40 minutes.
Aircraft effective:
18 CR 32
11 S 79
9 S 81
3 MACCHI 41

The National Archives
Ref.: HW 21/4
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

(c) [Continued]

At 1330 hours three S 79 bombed road between —— and CASTELLON DE LA PLANA at COL DE BALAGUER. Road and anti-aircraft battery were hit. Twelve 250 kg. bombs were dropped.

At 1500 hours three S 79 bombed the same road near Cape —N. Twenty-four 100 kg. bombs were dropped.

At 2000 hours S 81 bombed military objectives in City of [? BARCELONA] with 300 100 kg. bombs.

(d) Activity for 12th December, 1937.

CR 32 made 23 flights 29 hours 45 minutes.

S 79 made 7 flights 15 hours 15 minutes.

S 81 made 12 flights 12 hours 45 minutes.

MACCHI 41 made one flight 10 minutes.

Aircraft effective:

18 CR 32.

11 S 79

9 S 81

3 MACCHI 41.

At 1330 hours three S 79 successfully bombed the —— at SAGUNTO with twenty-four 100 kg. bombs and twelve 20 kg. incendiaries.

At 1445 hours three S 79 bombed road and rail bridges over River MIJARES with twelve 250 kg. bombs.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/4
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

(e) Activity for 13th December, 1937.

CR 32 made 25 flights 28 hours 55 minutes.

S 79 made 3 flights 6 hours 30 minutes.

S 81 made 3 flights 5 hours 5 minutes.

Aircraft effective:

17 CR 32.

11 S 79

10 S 81

3 MACCHI 41.

At 1400 hours three S 79 bombed road and rail bridges over River RYARES [sic: ? MIJARES again] with twelve 250 kg. bombs.

(f) 14th December, 1937.

CR 32 made one flight 20 minutes.

S 81 made three flights 3 hours

MACCHI 41 made two flights 4 hours 10 minutes.

Aircraft effective:

17 CR 32

11 S 79

10 S 81

3 MACCHI 41

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/4
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

(g) 15th December, 1937.

CR 32 made 14 flights 17 hours 10 minutes.

Aircraft effective:

18 CR 32
11 S 79
10 S 81
3 MACCHI 41

(h) 16th December, 1937.

CR 32 made 12 flights 14 hours 30 minutes.
S 81 made one flight 15 minutes.

Aircraft effective:

18 CR 32
11 S 79
10 S 81
3 MACCHI 41

On 14th December, 1937 Air Officer Commanding VITORIA informed Officer Commanding Italian Air Force PALMA that according to reports received from intelligence a number of bombs recently dropped on BARCELONA and TARRAGONA had failed to explode and had been found to have [? defective or dummy] fillings. He therefore ordered Officer Commanding PALMA to take to pieces and examine 10% of all bombs on issue in ammunition dumps and to check all unassembled material in store. Arrangements were being made to examine material coming from ITALY.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/4
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

On 15th December, 1937 Air Officer Commanding VITORIA gave orders for all RO 37 wings needing repair to be sent to Shops at SEVILLE, where facilities had been provided for dealing with them.

On 11th December, 1937 Air Officer Commanding VITORIA ordered Officer Commanding PALMA to intensify bombing operations on communications along the coast between SAGUNTO and BARCELONA [?] until further notice.

On 2nd December, 1937 Air Officer Commanding VITORIA ordered Stores, LOGRONO to issue following ammunition. 12.7 ordinary. 800 [? rounds] to No.280 Squadron 400 rounds to No. 285 Squadron.

Following locations of units are given in a message of 8th December, 1937 :-

23rd Wing ALMALUEZ.
35th Wing TUDELA.
16th Wing SARAGOSSA.
24th Wing TUDELA

and No.4 Alarm Section, TUDELA, is mentioned on 11th December, 1937.

A message from VITORIA to SEVILLE dated 10th December, 1937 referred to "nine ALFA 126 engines that arrived in the s.s. 'EBRO' on 17th October, 1937", and states that the nine ALFA 126 engines that had arrived in 'ANIENE' on her last trip to SEVILLE were to be handed over to the Spanish Insurgent Air Force.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/5
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A.S. 0419.

Date: 31st March, 1938.

Italian Air Activity Mainland on 30th March, 1938.

Bombers:

15 S 81 Road North of JUNQUERA and neighbouring positions

5 BR 20 FUENTE DE ESTOPINA.

5 BR 20 BELMONTE-MEZQUITA Road.

9 S 79 BELMONTE-CORBATERA Road.

5 S 79 MAELLA-BA—— Road.

Ground attack:

6 BA 65 Spezzoni and machine gun VAL DEL TORMO-RIO MATARANA Road. [See Note A].

6 RO 37 LA FRESNEDA [See Note B].

6 CR 32 motor column [? along] VAL DEL TORMO-RIO MATARANA Road.

6 CR 32 motor column and enemy lines RIO MATARANA.

Reconnaissance:

7 RO 37 visual reconnaissance VAL DEL TORMO to FRESNEDA.

Escorts:

Two escorts with 48 CR 32.

Day's Totals :

130 flights, 275 hours 30 minutes.

34060 kg. of bombs, 8820 rounds of ammunition.

The National Archives
Ref: HW 21/5 C 30851
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A.S.0459

Date: 28th May, 1938.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

1. On 21st May, 1938, Italian A.O.C. PALMA sent the following figures for the period from start of operations to present day, to Air Ministry ROME :-

Flying time: 15591 hours
Explosives dropped: 1344490 kg.
Ammunition expended: 64551 rounds.

Italian A.H.Q. in SPAIN sent their corresponding figures to Air Ministry on 22nd May, 1938, but remarked that they were probably rather under estimated for period from start of operations to 1st January, 1937:-

Flying time: 65610 hours 20 minutes.
Explosives dropped: 3785600 kg.
Ammunition expended: 533524 rounds.

2. On 19th May, 1938, General BERNASCONI asked Italian A.O.C. PALMA whether the Spanish Nationalist authorities' report that two Italian C.R.32's from PALMA had collided during operations on 17th May was correct or whether this merely referred to incident mentioned in PALMA's activity report of that date.

PALMA's reply was that the incident had occurred while all the C.R.32's were in flight and at a considerable altitude so that to the Spanish personnel present it might have seemed to be a collision. The pilot had landed with his parachute a considerable distance from the aerodrome and it was later learnt the accident had been caused by fire.

3. On 19th May, 1938, General BERNASCONI informed Italian A.O.C. PALMA that following Government raids on the CUEVAS DE VINROMA-VINAROZ zone no aircraft from PALMA were to fly over this region so as not to risk being confused with Government aircraft. For night flying special signals were to be made.

1 | 2 | cms | The National Archives | ins | 1 | 2
Ref.: HW 21/5
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A.S.0472.
Date: 8th June, 1938.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

On 26th May, 1938 the Italian Air Headquarters in SPAIN complained to ROME about too frequent changes in personnel. A high degree of efficiency was required when engaged in Army Cooperation bombing, which was "more difficult" than "Strategic" bombing. In Army cooperation work the aircraft were required to hit specified targets at exact times under conditions of heavy anti aircraft reaction and frequent fighter attack, and a mistake might lead to friendly troops being bombed. He urged that longer tours of duty in SPAIN should be given, especially to aircraft crew leaders and bomb-aimers.
This message is in parts corrupt and indecypherable but the general sense suggests that no great efforts are made at aiming when engaged on "Strategic" bombing at a distance from the front line.

On 31st May, 1938 General BERNASCONI reported to Air Ministry ROME that for the [7 night bombing actions] over important enemy concentrations which had been asked for it had only been possible to form two suitable crews out of the whole 5 81 regiment. On the next day Air Ministry asked for the names of all pilots not capable of making night flights to be sent

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/5
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

sent so that they could be replaced as soon as possible.

On 1st June, 1938 the location of the PUIGMOLENO aerodrome was given as 8 km. north west of the ALCANIZ lakes.

S.S. "ANIENE" left ITALY for SPAIN on 2nd June, 1938 with 6,000 50 kg. bombs and 200 250 kg. bombs in her cargo.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/5
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

MOST SECRET.

No: A [illegible]474

Date: 13th June, 1938.

ITALIAN AIR FORCE IN SPAIN.

1. On 2nd June, 1938, S.S."FRANCO FASSIO" left SPAIN for ITALY repatriating the following personnel :-

Officers:	5
N.C.O's.	3
Men	11
Total:	25

2. On 5th June, 1938, Air Headquarters SPAIN asked Air Ministry ROME to send 16 — for ENIGMA cypher machines.

3. On 4th June, 1938, the names of forty pilots of the S.81 regiment in SPAIN who were incapable of carrying out war activity at night were sent to Air Ministry ROME. One colonel, one major and two captains were among those mentioned.

4. The targets for the PALMA Air Force for 6th June, 1938, were BARCELONA, VALENCIA and ALICANTE.

5. S.S."ANIENE" left ITALY on night of 2nd June, 1938, with the following material :-

(a) For Italian Legionary Air Force in PALMA.

2,000	10 kg. bombs
20	Alfa 126 engines
3	Fiat A.20 engines
155	drums of mineral oil
5	cases of spare parts for Alfa 126 and — engines.
61	cases of spare parts for CR.32.
32	cases and 1 [? package] of spare parts for S.79.
20	cases and 6 — and 2 [? packages] spare parts for S.81.
3	cases spare parts for M.41.

7 cases

1 | 2 cms | The National Archives | Ins 1 | 1 | 2
Ref.: HW 21/7
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

TION. **MOST SECRET.**

T UNDER LOCK AND KEY. NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE.

SPANISH REVOLT: ITALIAN AIR FORCE STRENGTH RETURNS.

No: A.S.C608.
072620
Date: 26th October, 1938.

The following strength returns have been extracted from partially decypherable activity reports of the Italian Legionary Air Force in PALMA and on the mainland of SPAIN.

From PALMA.

	20th October.	24th October.
S 79	13	13
S 81	15	13
CR 32	12	12

From Mainland of SPAIN.

	24th October.
CR 32	(? 82)
S 79	24
S 81	4
BR 20	10
BA 65	11
RO 37	12

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 21/7
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

SECTION.

MOST SECRET.

UNDER LOCK AND KEY: NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE.

SPANISH REVOLT: ITALIAN AIR FORCE ACTIVITY REPORTS.

A.S. 0649
No: 072961
Date: 1st December, 1938.

The following are Activity Reports of the Italian Legionary Air Force in PALMA.

24th November, 1938.

Two Squadrons of S 79 of five and four aircraft bombed BARCELONA harbour and station at PUEBLO NUEVO. They hit two ships and caused explosions and fires in warehouses and depots.

Five S 79 bombed CARTAGENA harbour hitting quays.

The formation of S 79 bombing PUEBLO NUEVO was attacked over its target by enemy fighters, one of which was shot down over the station.

Total flights :

S 79	15 flights.
S 81	1 flight, 50 minutes.
CR 32	- flights, 36 hours 25 minutes.

Aircraft effective :

S 79	13
S 81	12
CR 32	15

(Continued overleaf).

The National Archives
Ref.: HW 21/7
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

25th November, 1938.

Five S 79 bombed VALENCIA harbour hitting three ships, one —— and quays and causing explosions and fires.

Five S 79 bombed —— depôts in TARRAGONA.

Total flights :

S 79 11 flights, 27 hours 20 minutes.
S 81 5 flights, 5 hours 20 minutes.
CR 32 25 flights, 33 hours 25 minutes.

26th November, 1938.

Four sections of three S 79 each bombed Ports of LA SELVA, ROSAS, PALAMOS and [? SAN FELIU].

Total flights :

S 79 14 flights.
S 81 5 flights.
CR 32 21 flights.

27th November, 1938.

War activity nil owing to bad weather.

28th November, 1938.

Five S 79 bombed BARCELONA harbour scoring direct hits on three ships and causing explosions. They also hit warehouses and depôts on quays starting fires. The formation was attacked by seven enemy fighters and shot down one of them.

Five S 79 bombed VALENCIA scoring a direct hit on the railway station and warehouses and the Campsa depôts which caused a huge fire visible from a distance of 100 km.

Total flights :

S 79 11 flights.
S 81 8 flights.
CR 32 19 flights, 26 hours 50 minutes.

Aircraft effective:

S 79 15
S 81 10
CR 32 15

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref: HW 21/8
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

SECTION.

MOST SECRET.

UNDER LOCK AND KEY: NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE.

SPANISH REVOLT: ITALIAN AIR FORCE ACTIVITY REPORTS.

No: A.S. 0708
073306

Date: 12th January, 1939.

From: General BERNASCONI, Italian Air Headquarters, SPAIN.
To: Air Ministry, ROME.

Date: 11th January, 1939. 2245 hours.

Activity Report for 11th January.

Bad conditions over aerodromes and front prevented all war activity from being carried out.

Total flights : 6.

The Corpo Truppe Volontarie consolidated positions reached during the day.

From: Italian Air Officer Commanding, PALMA.
To: Air Ministry, ROME.

Date: 11th January, 1939. 1700 hours.

Activity Report for 11th January.

—— —— —— conditions.

Five S.79 bombed Port of [? SAN FELIU].

Day's totals:

S. 79 7 flights.
S. 81 3 flights, 50 minutes.
CR. 32 21 flights, 33 hours 55 minutes.

1 | 2 | cms | The National Archives | Ins | 1 | 2
Ref.: HW 21/9
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

ION.

MOST SECRET.

NDER LOCK AND KEY: NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE.

SPANISH REVOLT: ITALIAN AIR FORCE ACTIVITY REPORTS.

No: A.S. 0859.
073833
Date: 1st March, 1939.

From: Headquarters Italian Air Force in SPAIN.

To: Air Ministry, ROME.

No: 05548.

Date: 27th February, 1939. 2120 hours.

Activity for 27th February.

Five S.79 bombed VALENCIA harbour and hit two ships, quays and harbour works. [There was anti-aircraft reaction].

Day's totals: 25 flights 34 hours 25 minutes.

Aircraft effective :

16	S.79
10	BR.2
8	S.81
12	BA.65
9	RO.37
6[14]	CR.32

From: Headquarters Italian Air Force in BALEARICS.

To: Air Ministry, ROME.

Date: 27th February, 1939. 1650 hours.

Activity for 27th February.

Nil, owing to bad weather.

The National Archives
Ref.: HW 21/10
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

PION.

MOST SECRET.

UNDER LOCK AND KEY: NEVER TO BE REMOVED FROM THE OFFICE.

SPANISH REVOLT: ITALIAN AIR FORCE ACTIVITY REPORTS.

A.S.0969.

No: 074180

Date: 1st April, 1939.

From: Headquarters, Italian Air Force in SPAIN.

To: Air Ministry, ROME.

No: 05727.

Date: 30th March, 1939. 1850 hours.

Activity for 30th March.

Bombing nil.

Six S 81 carried out a visual reconnaissance of the coast and sea at SAGUNTO and of the sea at VALENCIA.

Day's totals:

28 flights

26 hours, 25 minutes flying time.

From: Headquarters, Italian Air Force in BALEARICS.

To: Air Ministry, ROME.

No: 0529 of 30th March, 1939. 1700 hours.

Activity for 30th March

Activity nil.

Aircraft effective:

17 S 79

11 CR 32

1 S 81

ESEMPI DI DECRITTAZIONI AI DANNI DELLA REGIA MARINA

The National Archives
Ref: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Data 21/9/38 Time

(1) From Cadiz to Salamanca 1600.
Per Comandante Pardelli 2250. Re Codici Trasmitato
2. Bosforo 2. per Barcellona 2. CISTERNE inglesi.
ARION - 6700 tonnellate benzina. Tornaburoni.

Da From Cadiz to Salamanca 1705
Per Comandante Pardelli 2251. Spedito oggi
posta ordinaria plico - - - 3. Tornaburoni

From Cadiz to Palma 2235
Per Comandante Porzetti 2237 Sono felice comunicare
che Generale Berti est stato promosso Generale —
Corpo Armata per merito Guerra. Rossi.

From Cadiz to Salamanca 2340.
Per Comandante Poretti 2251. Domani Venticinque
Comando Tattico et Nucleino Navale at ALCANIZ.
Rossi

From Cadiz to Salamanca. 1620
Per Tornaburoni, Parelli, Poretti 134. Sono felice
comunicare che Generale Berti est stato promosso
Generale Corpo Armata per Merito Guerra Rossi.
Per Tornaburoni, Pardelli, Poretti 136. Domani 22 1640.
Comando Tattico et Nucleino Navale at ALCANIZ.
Rossi.

From Salamanca to Cadiz. 1600.
Per Tornaburoni 133-. Per Generale Biscaccianti 131.
La sul - N - - A - EN (5 lettere) esito partire en —
Per Tornaburoni 135. Riferimento 132 del 5. Generale 1610
Biscacciante in Levantina Qualora decida in tal senso in Gradisca.
Inform. Distinti Rossi.
Per Tornaburoni 131. S.M Spagnuolo prega intendere 1630
Servizio informazioni ROMA ~~(6 lettere) EZE - 6 - 2~~.
perchè le segnalazioni dei passaggi dal Bosforo siano
estese anche piroscafi diretti ORAN, MARSIGLIA essendo
ormai detti porti Capolinea traffico con i Rossi. Prego pondere
in conseguenza dopo conosciuti precedenti relativi alle segnalazioni
Rossi.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Date 14th May 1938.

Number. Time

From Cadiz to Salamanca. (1615)

Per comandante Tardelli - 733. Notte fra undici et dodici corrente salpato da PIREO destinazione ufficiale Marsiglia piroscafo ALICE ex GATUN, bandiera Panamese. Carico 2000 tonnellate munizioni, scafo nero. Ore sedici resi vapore greco VIRGINIAS con 16 autocarri - Continuazione

From Cadiz to Salamanca. (1620.)

Continuazione - 2733. ottanta tonnellate accessori motori transitato ~~Sp~~ Bosforo per Spagna Rossa via ORAN - Tornabuoni.

From Cadiz to Salamanca 1640.

Per Ammiraglio Rossi 2735. Trasmetto seguente Telegramma. Inizio 1981 odierno RIBOTY. Destinatario Mirabello per Rampoldi. Nota persona, completa fiducia, intelligenza mediocre, poco iniziativa, occorre sia guidato [assolutamente?] et coscienziosamente incarichi specifici affidatigli. Fine Telegramma

From Cadiz to Salamanca (1700)

925. Per Ammiraglio Rossi et Comandante Tornabuoni Situazione fronte alle ore sedici del 14. Colonna VAREZA ha oltrepassato la strada CORBALAN - ALLEPUZ nel tratto del vertice SAN CRISTOBAL che est stato occupato. Colonna VALIGNO prosegue avanzata a cavallo della strada di MOSQUERUELA ove ha raggiunto le pendici (nord?? del vertice MILANO et NAVAJUELO. Continuazione.

Continuazione 925. Colonna ARANDA nel settore della costa ha eseguito qualche rettifica data odierni raggruppamento piccoli calibri dell'artiglieria legionaria a disposizione colonna Aranda: NASI. (1710

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Date 15th May 38 13

Number. Time

From Cadiz to (1340)
Per NASI 2747. Disponibilità posti Aquileia ad oggi: Ufficiali sedici, sottufficiali nove, Legionari (5) - 15. Prego informare Intendenza Tornabuoni.

From Cadiz to Salamanca 1410.
Per Ammiraglio ROSSI 2749. Conte abbastanza migliorato et medici, pur' avanzando riserva, considerano stato soddisfacente. Tornabuoni

From Cadiz to Salamanca 1610.
Nr. 37. Per Tornabuoni, Pardelli, Poretti. Giunto Ore 1530 LO GRONO - Rossi

From Cadiz to Salamanca (1620)
Per Comandante ~~Tornabuoni~~, Pardelli 2751. Seguente Materiale bellico proveniente Cecoslovacchia: 5000 fucili Mauser, mitragliatri(ci) (a) - sardi suo munizionamento et dieci carri armati partiti ieri da COSTANZA per Spagna Rossa via Francia su Piroscafo francese DE BARVILLE. Si fa riserva di inviare altre notizie. Tornabuoni.

From Cadiz to Salamanca 1620
Per Comandanti Tornabuoni, Pardelli 988. Spediti plichi L 4. Cadice et L 65. Burgos. Nasi.

From Palma to Cadiz 1715.
- IT. Per Ammiraglio Rossi 172. Questa mattina MAR CANTABRICO catturato piroscafo contrabandiere EUGENA CAMBANI et dirige PALMA. PORETTI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Date 24th May 38

Number. Time

From Salamanca to Cadiz (1110)

Per Comandante Pardelli 29 - Piroscafo Russo SKVORZOV - STEPANOV. Transitato Bosforo Marsiglia ore 23 giorno 22 con 50 autocarri. 35 tonnellate accessori motori; 4000 viveri et. Grano. Caratteristiche scafo nero fumaiolo nero con fascia rossa, due alberi, plancia bianca, nome prova poppa, velocità dieci. Continuazione

From Salamanca to Cadiz. (1115)

Continuazione 2126 - Piroscafo inglese SEAPHARER Caratteristiche invariate Transitato BOSFORO per VALENZA ieri ore dodici con 130 autocarri. 450 tonnellate accessori motori 150 tonnellate Salammonio 600 casse viveri - TORNABUONI.

From Salamanca to Cadiz 1024

Per comandante Pardelli 2909. Comunico per conoscenza seguente Telegramma di Marina ROMA - Inizio per PORETTI et per Conoscenza RAMPOLDI et QUARTO per Missione - Piroscafo Spagnuolo DOMINE diretto PALMA scortato PIGAFETTA

Continuazione 2909. Sarà Sud CABRERA ore Sei Corrente venticinque. Assicuri Scorta Spagnuola PIGAFETTA dirigerà Fonda IVIZA Comunichi presente telegramma a MANIN Fine Telegramma TORNABUONI 1045

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Date 1st June 1938 26

number. Time.

From Cadiz to Salamanca. 0940.

Per Comandante Pardelli 30. Accuso ricevuta plico B 79 Tornabuoni.

From Cadiz to Salamanca. (1000)

Per Comandante Pardelli 30. Transitato Bosforo ieri seguenti piroscafi ore undici inglese LOXINIA 5200 tonnellate nafta diretto Barcelona. Ore dodici francese CALVADOS, scafo nero, due alberi nome prora poppa, plancia bianca fumaiolo nero. Cont.

From Cadiz to Salamanca 1005

Cont. 30. Con fascia bianca et stella azzurra, velocità sette carico autocarri (4000) tonnellate macchinari oltre 500 casse ricevi diretto Valenza. Tornabuoni.

From Cadiz to Burgos. 1700.

Per 1056 Per Comandante Tornabuoni Pardelli. Situazione fronte alle ore sedice dell'uno. Settore TREMP - SORT, un attacco nemico sulla posizione COLLADO est stato ricacciato. Settore centrale, il nemico durante la notte attacco varie volte le posizioni raggiunte ieri dai Nazionali, ma rimane energicamente ricacciato. NASI.

From Cadiz to Burgos 1725.

Per Comandante Pardelli, Nasi 3074 Spedito oggi posta ordinaria plico C 45 at Burgos et C 46 at Lobrono Tornabuoni

From Burgos to Cadiz 1710

Per Comandante Tornabuoni Pardelli 1055. Accuso ricevuta plichi C 41 et E 81 — Jammed et L 99 raccomandata Burgos NASI.

~~From~~ Cadiz from Palma 1835

Per Tornabuoni 186 Ammiraglio CERVERA et MORENO giunti stamane PALMA con JUPITER, CANALEJAS MELILLA, CEUTA et VELASCO. PORETTI

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

148

Date 21st June 1938.

From Cadiz to Burgos. Time

Per Comandante Pardelli 3480. Nave Ospedale GRADISCA partita CADICE diretta NAPOLI oggi ore Sei Trasporta 578 uomini. NASI informato. Rossi

From Cadiz to Burgos (1110)

Per Comandante Pardelli 3479. Piroscafo MARQUES de COMILLAS et DOMINE Saremo CADICE rispettivamente primo Ventotto et venticinque corrente. Ministero comunica necessità fardi ritornare subito LA SPEZIA per compiere nuovo viaggio prego pertanto V.S. prendere accordi in tale senso con lo Stato Maggiore Spagnuolo. Cord.

cord. 3479 Vi saranno CEDUTA due navi per Scambio 1115
nel viaggio per la SPEZIA. Disposizioni per approntamento relativi saranno prese direttamente da questa sede. Prego Comunicare decisioni Stato Maggiore. Rossi.

From Cadiz to Burgos 1200?

Per Ammiraglio Rossi et Comandante Pardelli.
Fronte Centrale ARANDA durante notte il nemico attaccò in forza nel settore di RIO PECO, fu respinto et i Nazionali hanno progredito ad Ovest di VILLAREAL raggiungendo la stazione di BECHI et la ferrovia ONDA, VILLAREAL. VARELA non ha potuto raggiungere obiettivi stante forte reazione nemica. Cent. 10(38) VALENCIA nulla da segnalare. Brigata 1415
FRECCE NERE ha respinto forti contrattacchi nemici ed ha raggiunto posizioni dominanti CASTILLO de VILLA MALEFA. Fronte Sud Ritirata posizioni et settore GRANADA di TORRE HERMOSA et PENAROYA. NASI

From BURGOS to Cadiz (2100)

Per Ammiraglio Rossi 1270 CANARIAS partita Palma CERVERA partito per Palma. Esplorazione aerea non ha dato finora notizie interessanti nulla segnalazione. Due MAS di VINAROZ erano ora CASTELLON. Ammiraglio Comandante Forze Blocco ha avuto ripetuta richiesta direttive circa numero da prendere per imbarcare numerosi Trasporti notti distinti. Pardelli

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

51

Date 24th June 1938.

From Cadiz to Burgos — Time

Per Comandante Pardelli ~~et~~ 355 - Pomeriggio ieri ripartito da Gibilterra per CARTAGENA con carico sospetto piroscafo ~~britta~~ britannico STANLEIGH. Stesso giorno ore dodici vapore inglese EUPHORBIA transitato Bosforo per BARCELLONA con 150 autocarri 300 tonnellate macchinari. Casse aiuti Rossi. (1010)

From Palma to Cadiz. (1140)

Per Ammiraglio Rossi 194. Canarias, Cervera, rientrati ieri sera. Canarias, Cervera, Melilla Ceuta, Velasco in mare ore dodici per azione contro Isola COLUMBRETES. Poretti

From Cadiz to Burgos. 1700.

1220 Per Ammiraglio Rossi et Comandante Pardelli Situazione fronte alle ore sedici del 24. Fronte Centrale VARELLA. Il nemico effettua durante notte et questa mattina attacchi nel RIO ALMONO et a cavallo della strada TERUEL - SAGUNTO, sempre energicamente ricacciato. cont cont. 1220. Brigata Frecce azzurre avanzato nel Settore VILLA HERMOSA malgrado la forte resistenza nemica. Altri settori nulla da segnalare NASI. 1705

From Cadiz to Palma 1705

Per Commandante Poretti Pardelli per NASI - 536. Domani Sabato partirò da CADICE. Domenica sera sarò Burgos et probabilmente Lunedì LOGRONO. Rossi

From Cadiz to G.A.Q (Logrono?). 1820.

Per Nasi 3577. Suo 200. Sta bene per collegamento R/T. Corrente [illegible] dopo che a giorni ne avrò parlato a MARISTAT - BURGOS. Rossi.

From Cadiz to Burgos 1840

Per Comandante PARDELLI 35. Grazie caro Pardelli Vi ringrazio con viva cordialità. Rossi

1 2 cms The National Archives Ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

70

Date 4th July 1938

314 From Cadiz to Burgos Time

1343 Per Ammiraglio ROSSI Trasmetto seguente telegramma. Ringrazio vivamente. Arrivederci. GAMBARA. Fine telegramma. NASI ...

315 From Cadiz to Burgos (1733)

Per Ammiraglio ROSSI 3977. Comunico seguente telegramma. Inizio 25871 odierno. Marina ROMA per RAMPOLDI. Con cento undici corrente partirà lettera esplicativa et contratto preliminare cui copia consegnata tre corrente ad detto navale. Tale contratto comprende organizzazione iniziale mediante cessione serie completa di segni costruttivi ed distinte ordinazioni Cont.

316 From Cadiz to Burgos (1740)

Cont 3977 et assistenza tecnica. Spese previste contratto preliminare lire sei milioni cinque cento mila in cinque rate (Lo Valuta) richiesta vale sei cento venticinque mila da pagarsi ad firma contratto metà sul CLEARING et metà in rame e piombo et possibilmente acciaio. Fornitura completa ammonterà circa lire Cont.

317 From Cadiz to Burgos (1745)

Cont 3977 italiane cento milioni cui gli quota inferiore venti per cento potrà a suo tempo essere [illegible] in sterline per acquisto materiale [illegible] necessarie varie fabbricazioni. Comunicate appena ricevuto pregio Fine telegramma TORNABUONI.

318 From Palma to Cadiz 1825

Per Ammiraglio ROSSI 200 Riferimento 3958 corrente otto. CONT. Imbarcato su FIRENZE in partenza oggi et che giungerà GENOVA mattina lunedì prossimo. Prego avvisare Marina GENOVA per ritiro ammalato. CONTE non dico non dato in forza QUARTO PORETTI.

319 From Cadiz to Burgos 1840

Per Ammiraglio ROSSI 3984 Stamani ore nove partito

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

83

Date 15th July 1938

From Cadiz to Burgos. Time

Per Ammiraglio Rossi et Comandante Tornabuoni 1-77 1720
Situazione fronte alle ore 16? del 15 ⊙ Prosegue avanzata forze legionarie ⊙ Divisione LITTORIO oltrepassato RIO ALBENTOSA in corrispondenza di CALARIZO occupando MASES de ALBENTOSA ⊙ 23 Mago ha raggiunto ed oltrepassato RIO ALBENTOSA ⊙ Punta su FUENTE del CEPO - SOLCHAGA ha raggiunto ELCABESO ELNAVAIO ed LOMA QUEMADA cont.
(cont) a circa due Km da ALCOLAS ⊙ Nostre perdite 1730
ieri una cinquantina 150 prigionieri ⊙ Ferito alle gambe Colonnello BABBINI ⊙ Aviazione rossa bombardato nuovamente accampamento C.T.V., nessun danno NASI.

From Cadiz to Burgos. 1930
Per Ammiraglio Rossi 4171 Trasmetto seguente telegramma pervenuto per posta aerea Primo Rampoldi - lasciando comando etc. (SOG Stuff.) cont. Marenco 1935

178 Per Ammiraglio Rossi et Comandante Tornabuoni 1900
S.I.M. Roma Comunica Piroscafi compagnia inglese BLAND particolarmente piroscafo GIBELPRIS comandato da MANUEL-BONICHE spagnolo naturalizzato inglese di Gibilterra, trasporterebbero "SPAGNA ROSSA" materiale da guerra imbarcato Gibilterra diretto COSTANZA trasbordato da piroscafi americani provenienti da Nord et Centro Americano et inglesi provenienti da Inghilterra (cont). NS0519

1945/50

Tiro SOG Stuff. Tgr for Berti ? from Marenco
gal from Marini

Sol Stuff 2050

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447 308642
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

1st August, 1938

From Cadiz to Burgos — Time

Per Comandante TORNABUONI PARDELLI 1632 Ore ventidue et trenta Ammiraglio ROSSI per BURGOS NASI — 1110

From Cadiz to Burgos — 1400

1525 Per Comandante TORNABUONI et PARDELLI Ore tredici et trenta quinto ut. BARRACAS ROSSI

From Cadiz to Burgos — 1535

Cont 1526 Lasci ordini affinché anche in ora fuori ufficio detta telefonata possa personalmente giungerle Io sarò BURGOS domani ore antimeridiane ROSSI

From Cadiz to Burgos — 1535

Per Comandante PARDELLI per NASI 4628 Spedit ...

From Cadiz to Burgos — 1630

Per TORNABUONI PARDELLI 1528 Situazione Fronte alle ore sedici dell uno Nulla da segnalare ROSSI.

From Cadiz to Burgos — 1655

Per Ammiraglio ROSSI 4617 Comunico seguente telegramma Comandante PORETTI - Inizio 216 odierno Per Ammiraglio ROSSI Questa mattina ore sette circa verificato si esplosione caldaia su QUARTO che trovasi POLLENZA per ora - otto morti et circa 29 feriti di cui alcuni molto gravi Mancano particolari esatti che riservo di riferire Fine telegramma TORNABUONI.

From Cadiz to Burgos — 1710

Per Comandante TORNABUONI PARDELLI 1627 Accuso ricevuta plico ...

From Burgos to Cadiz — 20?

Per Ammiraglio ROSSI et Comandante TORNABUONI 1408 CERVERA et CANTABRICO incrocieranno fra MALLORCA et Capo CARBON in ALGERIA per catturare piroscafo greco anziché andare Canale SICILIA come antecedentemente ordinato per stesso scopo

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/447
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

21st. August, 1938

From Cadiz to Burgos — Time

Per Ammiraglio ROSSI et Sig. FRANCESCHI 1672. — 1630
Situazione fronte alle ore 16 del 21. Continua offensiva nazionale settore GANDESA. Lievissimi progressi causa forte resistenza nemico. NASI.

From Burgos to Cadiz — 2030

1489 Per Ammiraglio ROSSI C.T. DIEZ partito da LE HAVRE ieri ore venti. Si ritiene che tenterà di raggiungere in un primo tempo CASABLANCA. Oggi ore quindici et trenta CANARIAS et NAVARRA partiti da PALMA per stretto at miglia 22. Cont.

From Burgos to Cadiz

Cont 1489. Stamani C.T. CEUTA et MELILLA partiti da FERROL per CADICE. HUESCA da domani at mezzogiorno pronto at CADICE. Ricerca unità rossa sarà eseguita probabilmente costa sud PORTOGALLO. FRANCESCHI.

From Palma to Cadiz — 2240

Per Ammiraglio ROSSI 285. MORENO ore 18 in mare con CANARIAS et NAVARRA verso lo stretto per unirsi al CERVERA onde tentare ricerca C.T. DIAZ PORETTI.

(2030)

Per Ammiraglio Rossi o Do informazione avuta C.T. DIEZ trovavasi oggi ore quindici at miglia quaranta ponente VIGO o Arrivarebbe CASABLANCA domani notte o Ammiraglio MORENO imbarcato su CANARIAS con CERVERA, NAVARRA, HUESCA, CEUTA, MELILLA si disporrà su linea di ricerca per sudovest da capo San Vincenzo o Aviazione Cadice sarà impiegata per esplorazione coste sud Portogallo. FRANCESCHI.

1 | 2 cms | The National Archives | ins 1 | 2
Ref.: HW 18/448
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

141

27th August 1938

From Bugos to Cadiz

Per Ammiraglio ROSSI 227 DIEZ scoperto ore due questa notte da CCTT. è stato incrociato levante stretto da CANARIAS che cannoneggiatolo e colpendolo a prua DIEZ riuscito rifugiarsi GIBILTERRA. PORETTI. 1100

From Cadiz to Bugos

Per. FRANCESCHI. 5271. Nave ospedale GRADISCA partita CADICE diretto NAPOLI oggi ore dodici trasporta 679 uomini NASI informato ROSSI. 1245

Per NASI 5270 Comunichi S.E. BERTI che nave ospedale GRADISCA partita CADICE diretto NAPOLI oggi ore dodici trasporta 679 uomini ROSSI. 1240

From Cadiz to Palma

Comando Aviazione legionaria LOGRONO el per conoscenza comandante PORETTI per immediata comunicazione comando Aviazione PALMA. 5274. DIEZ entrato GIBILTERRA Aerei non servono più. Ammiraglio CADICE ringrazia vivamente sollecita disposizione per inizio. ROSSI. 1335

1700

172. Per Ammiraglio ROSSI Riferimento 5243 V.S. Presi accordi con maggiore PERTICE propongo S.V. seguente orario appuntamenti R.T. tra radio C.Y.V. Roma . . . .

From Bugos to 2100

1507 Per Ammiraglio ROSSI Tre incrociatori at CEUTA. Tre C.T. at ALGESIRAS pronti at muovere. DIEZ trovasi in porto militare di GIBILTERRA. Da ulteriore informazioni risulta che durante passaggio C.T. DIEZ

1 | 2 cms | The National Archives | ins 1 | 2
Ref.: HW 18/448
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

148

31st. August 1938

From Cadiz to Burgos — Time

Per Ammiraglio ROSSI et Sig. FRANCESCHI. 1630

1744 Situazione fronte alle ore 16 del 31. Nulla da importante da segnalare NASI.

From Cadiz to Burgos 1900

Per NASI per conoscenza Sig. FRANCESCHI 5387 Disponibilità posti nave ospedale AQUILEIA at oggi est ufficiali 23, sottufficiali 35, truppe 312. Prego informare Intendenza ROSSI

From Burgos to Cadiz 2030

1519 Per Ammiraglio ROSSI Riferimento foro 5382 odierno D.W.S. Ammiraglio MORENO ritiene che questione CC.TT. non sia stata trattata nello ultimo consiglio di ministri causa assenza ministro SUANZES dovuta at malattia Nulla infatti risulta in proposito allo Stato Maggiore FRANCESCHI.

From Burgos to Cadiz 2040

Per Ammiraglio ROSSI 1520. CERVERA, NAVARRA at Malaga. HUESCA, CEUTA, MELILLA at ALGESIRAS. FRANCESCHI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/448
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

172

16th. September, 38
Time

From Cadiz to Burgos

Per Ammiraglio ROSSI 5771. Rispondo secondo capo verso 1584 corrente 14 DYY.S. FALLA C.T. DIEZ est metri tre per uno et cinquanta ieri aveva gia bordi eguagliati pronta ricevere nuova lamiera in lavorazione presso Fratelli VERANO gia proprietari del ENDIMION et noti contrabbandisti favore rossi Cont.

N30109

N30108

Cont 5771. Punto ormeggio segue quello da me segnato su piano GIBILTERRA. Oltre nota avaria corre voce che abbia anche forte infiltrazione acqua corrispondenza deposito munizioni prora et rottura chiglia. Informato ritiene cio poco probabile perché proiettile non esplose internamente. Nessuna possibilità avvertire previsione approntamento. ALOI. 1215

From Burgos to Cadiz 2110

1593 Per ALOI. Trasmetta Marina ROMA quanto segue. A. marina spagnuola risulterebbe che est stato autorizzato invio GIBILTERRA personale rosso per esecuzione lavori riparazione C.T. DIEZ. Unità sarebbe pronta quattro giorni dopo arrivo personale. ROSSI.

From Burgos to Cadiz 2114

1594. Per ALOI. Trasmetta Marina ROMA quanto segue. MAR CANTABRICO, CANALEJAS, DATO partiti oggi per vigilanza traffico nemico fra VIMAROZ et BURIANA. CEUTA, MELILLA, HUESCA, VELASCO, partiti stamane per Golfo LEONE sorveglianza traffico nemico fra MARSIGLIA, BARCELLONA et VALENCIA. CANARIAS uscito ieri per prova idrofoni. ROSSI.

N30110

The National Archives
Ref.: HW 18/448 C 308/47
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

1.

182

20th. September, 1938

From Cadiz to Burgos. Time

Per Ammiraglio ROSSI 5867 Nave ospedale GRADISCA quinto CADICE ore dodici con due cento novanta cinque uomini. ALOI. (1630) MN

From Cadiz to Burgos. 1740

Per Ammiraglio ROSSI 5872 Con GRADISCA sono quinti GHINOZZI, ROCCA et BRUNO. Ultimi due proseguiranno per BURGOS con treno domani. ALOI.

From Cadiz to Burgos 1745

Per POSSANI 5873 Spedito oggi ore diciotto et trenta posta aerea plico. C. 294 at BURGOS contenente anche una lettera per signor ammiraglio. ALOI.

From Cadiz to Burgos (1845)

Per Ammiraglio ROSSI 5875 Prosecuzione mio 5867 odierno. Avendo trasportato legionari GRADISCA deve provvedere riassetto locali. Sarà pronto ricevere rimpatriandi a partire giorno ventitre corrente. ALOI. N.S.

From Cadiz to Burgos. 2015

1851 Per ALOI et Marina ROMA. Generale Reali Carabinieri PIECHE chiede passaggio su GRADISCA per rimpatrio con suo ufficiale di ordinanza et con sua famiglia. ROSSI.

From Burgos to Cadiz. 2100

1616 Per Ammiraglio ROSSI et Sig. ALOI: CANALEJAS, CANTABRICO et DATO partiti nel pomeriggio da IBIZA per seguire crociera notturna di sorveglianza sul parallelo di OROPESA. Rimanenti unità in porto. PORETTI.

From Cadiz to Burgos 2305

Per Ammiraglio ROSSI .. 88. Entusiasta ex iniziare servizio sue dipendenze invio le miei devoti ossequi. CAPONE.

1 | 2 cms | The National Archives | ins 1 | 2
Ref.: HW 18/448
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

201

October 6th 1938.

From Cadiz to Burgos. TIME
Per ammiraglio ROSSI 6399. 1940.
Movements of Spanish warships. message corrupt.

October 7th 1218.

From Cadiz to Burgos. 1218
Per ammiraglio ROSSI 6409. Canarias
Stamani da CADICE per PALMA
CARINI.

From Cadiz to Burgos. 1943.
Per ammiraglio ROSSI 64264.
Piroscafi SARDEGNA CALABRIA PIEMONTE
LIGURIA imbarcati dieci mila legionari dovranno
partire da CADICE sera quindici corrente
regolando navigazione onde giungere a NAPOLI
sera diciannove corrente. Servizio scorta CADICE
NAPOLI. CONT.

From Cadiz to Burgos 1950
CONT. 6421. Sarà eseguito da VIVALDI et
DANOLI in partenza da CAGLIARI giorno dieci
con rifornimento at CEUTA. C.C. T.T. Rimarranno
loro servizio at Scorta. Direzione navigazione
affidata regio con missario imbarcato su SARDEGNA
CARINI.

From Cadiz to Burgos. 2054.
1987. Per ammiraglio ROSSI per comandante
CARINI. Situazione fronte ore 16 del sette.
invariata. NASI.

1 2 cms The National Archives ins 1 1 2
Ref.: HW 18/448
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

30th October 1918.

From Cadiz to Italian H.Q. TIME.
NASI. per GAMBERA 7015. 0030.
Riferimento suo 06514. Situazione est la seguente.
Bianchina completamente ingombra. Metà
francia con materiale preda spagnola caricata
da molto tempo. Seconda metà ingombra
materiale italiano. Occorrono mezzi 200 cui
occorrono per trasporto 200 carri piatti.

cont.

Cont. 7015. Cassi motorizzazione 2000 0040
cui occorrono 200 carri chiusi. Munizionamento
in cassetto occorrono 500 vagoni chiusi.
Giornalmente disponibili vagoni chiusi 40
et vagoni piatti 10. In caso aumentato
spedizione materiali si prega provvedere
scorta.

cont.

Cont. 7015. Situazione porto attualmente 0049.
permette attracco due piroscafi che possono
nelle migliore condizione aumentare al
quattro. Attualmente due magazzini sgombri
con capienza circa 2000 tonnellate. Con
attuali condizioni mezzi trasporti necessitano
14 giorni per sgombero bianchina.

Carini.

2183. Per ammiraglio Rossi et Lig. POSSANI. 0101
Attività aviazione Legionaria giorno 29,
nessuna.

NASI.

1 | 2 cms | The National Archives | ins | 1 | 2
Ref.: HW 18/448
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

251

113 FL 18·05 Nov. 9th 1938.

Per NASI 7236. Piroscafo FRANCA FASSIO partira da SIVIGLIA giorno dodici aut tredici corrente: FIRENZE giorno venti-quattro corrente. Non si hanno notizie circa altri piroscafi di linea aut noleggiati diretti LASPEZIA.

ROSSI.

109 FL. 16·15 Nov. 9th 1938.

Per NASI 7251. Comunichi C.T.V. che nave ospedale GRADISCA giunta stamane CADICE con 330 uomini. Dovendo provvedere riassetto locali nave sara pronta ricevere rimpatriandi partire giorno quindici corrente.

ROSSI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

30th December 1938.

From Cadiz to Burgos. 0800.

2624. Per comandante ATTIERI.
Riferimento telegramma 8336.
Ufficio amministrativo C.T.V. assicura aver interessato intendenza per urgente anticipazione pesetas cinquanto mila at DANOLI.

NASI.

From UD to FL 1030.

Per NASI et per conoscenza Sig. POSSANI 8370.
Comunichi C.T.V. che otto ore tre gennaio p.v. est previsto arrivo CADICE piroscafo "COSENZA"

ATTIERI

From UD to FL 1305.

NASI per C.T.V. 8377. C.T. "DIEZ uscito notte" scorsa ore una levante GIBILTERRA avuto scambio cannonata con posamine VULCANO. Seguito a varie DIEZ diretto costa levante GIBILTERRA ove est incagliato prossimita rocca. Sembra DIEZ sette morti et dieci feriti, VULCANO cinque feriti. DIEZ lanciato siluro che non ha colpito. Combatimento ravvicinato con sgambio colpi cannone et mitragliera

ATTIERI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

9th January 1939.

From Cadiz to Burgos (1840)

Per NASI e per conoscenza POSSANI 204.
Disponibilità posti nave ospedale "GRADISCA" at oggi. Ufficiali venti quattro, sottufficiali quarantadue, truppa 383
ATTIERI.

Per comandante PORETTI, per POSSANI 2130.
per NASI 207.
One venturo comandante ATTIERI per BURGOS et LERIDA per rottando stamotto SIVIGLIA.
CARINI.

From Cadiz to Burgos (1800.)

52. Per comandante ATTIERI; per Sig. POSSANI.
Situazione fronte ore sedici del nove.
Esercito URBEL et MAESTRAZGO avanzato con lievi progressi causa nebbia.
Esercito ARAGON rastrellata zona BALAGUER LERIDA. C.T.V. ripresa offensiva su MONTE BLANCH allargandosi in direttrice di TARREGA.
Esercito NAVARRA continua occupazione totale SIERRA MONTSA (NT)
NASI.

From Burgos to Cadiz. 2045.

18 Per ATTIERI et NASI.
"VULCANO" avuto ordine raggiungere PALMA
POSSANI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

20th. January. 1939.

From Burgos to Badiz. 21.20

49. Per ATTIERI et NASI CANALEJAS, DATO et CANAVAS entrati in TARRAGONA. Remaneti unita situazione invariata POSSANI

From Palma to Badiz 2358.

Per Comandante ATTIERI 588. Modifica mio 687 ordino uniforme che USODIMARE uscirà ore ventitre per rilevare ORSA in scorta ANIENE. Piroscafo armato SISTER non ancora non uscito. PORETTI.

From Badiz to Burgos 15.20

Per NASI per conoscenza POSSANI 457. Piroscafo ORATA giunto CADICE stamane ore nove ATTIERI

From Badiz to Burgos (20.50)

Per NASI 495. Informo con la dovuta segretezza C.T.V. che piroscafo ANIENE scortato da ORSA ha avuto in navigazione attacco aereo Causa vie acqua per bomba aerea sta rientrando PALMA. ATTIERI

From Palma to Badiz

Per Comandante ATTIERI. 587. Comando Blocco informato. USODIMARE est in contatto con ORSA et comunica notizie Comando Blocco. Ore ventidue uscire piroscafo armato SISTER non essendo disponibile altra unità. PORETTI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

24th January 1939.

From Cadiz to Burgos. (0935.

NASI per conoscenza POSSANI 593.
Nave ospedale "AQUILEIA" giunta CADICE ore una et trenta giorno noventi quattro, con 217 uomini

ATTIERI.

From Palma to Cadiz. 0945.

Per comandante ATTIERI 597.
Data odierno LENZI assume in carico capo ufficio. Prevede partenza PORETTI giovedi.

LENZI.

From Cadiz to Burgos. 0940.

NASI, per conoscenza POSSANI. 595.
MOTONAVE "BARLETTA" giunta CADICE ore due giorno venti quattro con 258, uomini

ATTIERI

From Burgos to Cadiz. 1104.

47. Per ATTIERI.
Riferimento su 590. corrente 23. Stato Maggiore conferma notizia contenuto nel mio foro 44 corrente 22.

POSSANI.

From Cadiz to Burgos. 1215

Per POSSANI per NASI 606.
Data venti quattro PORETTI Casabato in carico ufficio at LENZI

ATTIERI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

28th January 1939.

From Burgos to Cadiz. 1840.

59. Per NASI
Intendo recarmi convoi at BARCELLONA et TARRAGONA ove necessario provvedere approntare due salvacondotti
ATTIERI.

From Burgos to Cadiz. 18.8.

58. Per CARINI.
Trasmetta Marina ROMA.
Inizio. rispostate le dispaccio 301?? = corrente
27. Autorità competenti recatesi BARCELLONA studiare situazione. Nel porto trovansi affondati sedici piroscafi et molta imbarcazioni minori. Ancora non ripeto non possibile prevedere data in cui porto sarà .. cont.

From Burgos to Cadiz. 1835.

58. cont. Impiegabile. est in corso dragaggiomine. Telegrafero appena possibile ulteriori notizie et invierò lettera. Trovomi BURGOS diretto BARCELLONA .. FINE.
ATTIERI.

From Cadiz to Burgos. 2320

176. Per ATTIERI.
Da interrogatorio prigionieri risulta che ancora stanno arrivando in CATALOGNA truppe dal centro. Vengono sbarcate a PALAMOS et SANPELIU DE GUIXOLS
NASI.

From Cadiz to Rome 13.K

Per Comandante LENZI et per conoscenza Marina Roma.
728. CASTILLO BELLVER giunto CADICE ore 13.30 di oggi 28 gennaio. ATTIERI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

31st. January, 1939

From Cadiz to Burgos

04.40

Per Comandante ATTIERI et Sig. POSSANI 795
USODIMARE ridato fondo ore una al PALMA
DI MAIORCA causa avaria macchina di sinistra
CARINI

From Rome to Usodimare

0853

CARAM 2829 destinatario Usodimare per conoscenza
Nave ORSA. ATTIERI, LENZI. Disponete che ORSA
accenda subito rimandole pronta dislocarsi
BARCELLONA. qualora questa unità non possa
eseguire missione. Assicurate

From Cadiz to Burgos

0945

201 Per CARINI, LENZI, POSSANI. Ore 6
Comand. ATTIERI per BURGOS. NASI

From Rome to Usodimare

1020

CARAM 4247 destinatario ATTIERI per conoscenza
LENZI et Nave USODIMARE et Nave ORSA.
Piroscafo SIVIGLIANO carico viveri previste
arrivare all'largo BARCELLONA ore sette giovedì
due febbraio Disponete per incontrarlo et
pilotarlo.

From Rome to Usodimare

10.05

CARAM 4362 destinatario Nave USODIMARE per
conoscenza ATTIERI et LENZI. Prima del tramonto
unità italiana dovrà trovarsi BARCELLONA.
se USODIMARE non può, fare immediatamente
partire ORSA Regolatevi in conseguenza per
consegna note aeree. Comunicate decisioni

1 | 2 cms | The National Archives | ins 1 | 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

1st. February 99.

From Roma To Usodimare 10.00

CARAM 10258. destinatario TARIGO et CASSIOPEA per conoscenza USODIMARE et Marina MADDALENA et ATTIERI et LENZI. Oggi non avrà più luogo nota missione TARIGO et CASSIOPEA rientrano

From Roma To Usodimare 10.20

Da CARAM 9121C destinatario nave USODIMARE et per conoscenza ATTIERI et LENZI. Dovendo USODIMARE rimpatriare effettuate tutte consegne et macchina ispezione et ogni altro necessario rimanendo a TARIGO che rimarrà stazionario PALMA.

From Roma To Usodimare 1025

CARAM 27029. Appena ultimate consegne et tempo permettendo rientrate Spezia via Maddalena con motore sinistro ingranato mediante viratrice. Velocità non superiore nodi quindici.

From Roma To Palma 1120

Da CARAM per LENZI 9227A. Seguito nuovo contrordine stamane ore undici sono partiti due apparecchi. Telegramma convenzionale di ultima missione sia trasmesso soltanto at Marina ROMA.

From Co 1230

Nave USODIMARE per squadriglia. 847. Riferimento telegramma 42000. Generale PAVILLO domani due corrente at TANGERI rientrando domenica. Restituire PALMA appena possibile. Prego dare data presumibile vostra partenza ATTIERI

1 2 cms The National Archives Ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

4th February 1938

From Cadiz to Palma (14.50)

Per LENZI per conoscenza DORETTI 974 Città di Milano giungerà BARCELLONA circa dieci febbraio per mettere efficienza cavi telegrafici Per ragioni sicurezza eseguirà lavori soltanto ore diurne sotto scorta SCIROCCO Zona lavori sarà a distanza media miglia dal porto et durata prevista giorni tre. Bont.

Bont. 974 per ogni eventualità Capitale (14.55)
Comandante Marina BARCELLONA DORETTI tenga sempre informato comando Blocco et V.S. delle uscite dal CITTA DI MILANO delle quali informerà anche aviazione PALMA. Informate D'ORETTI dei movimenti delle navi nazionali. Di ogni comunicazione sia sempre data conoscenza a questa sede. ATTIERI.

From Cadiz to Lenida (15.10)

Per POSSANI, NASI, DORETTI. 973. Riferimento mio 955 corrente quattro. Gruppo SCIROCCO et nostri navi siamo sempre informati con massima cura dei movimenti delle unità nazionali spagnuole et vice versa. Marina spagnuola et C.T.V. devono informare sempre aviazione nazionale dei movimenti gruppo SCIROCCO

Bont. 973, PORETTI tramite Comandante Marina BARCELLONA informi sempre et tempestivamente comando Blocco et LENZI uscita CITTA DI MILANO scopo coprire pronto ogni eventualità incontro. Di ogni comunicazione sia sempre data conoscenza questa sede. Assicurate comunicando mentali osservazioni ATTIERI.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Cadiz to Lerida 9th. February, 193
12.

Per NASI. 1200. In relazione mio 1183 febbraio otto comunichi C.T.V. che ho inviato Marina Roma seguente telegramma. Stamani MINORCA est arrivato(?) piroscafo et truppe nazionali iniziato sbarco. Data presenza nave inglese DEVONSHIRE et anche per osservare sistemazioni a LENZI in accordo con Generale Aviazione Cont.

Cont 1200. PALMA prospetta opportunità invio 12.2
nave guerra italiana PORTO MAHAN. Trasmetto proposta senza mio parere che non ripeto non elementi giudizio riflessi internazionali. ATTIERI.

TARIGO at LENZI 25432. ATTIERI informa 16.50
rifornimento at PALMA est autorizzato. Prendete accordi affinche questa unità possa rifornirsi domani. ATTIERI.

(21.00

92. Per ATTIERI et NASI Due compagnie fanterie Marinaro parto Artiglieria et Divisione 105 occupato oggi MINORCA sbarcando CIUDADELLA Incrociatori CC.TT. et minatori appoggiarono azione senza necessità intervenire. Isola si era sollevata ieri mattina prima che iniziassero trattative. POSSANI.

1 2 cms The National Archives ins 1 1 2
Ref.: HW 18/449
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

15th. February

Rome to Vivaldi 13.45

CARAM 29803 Destinatario Vivaldi per conoscenza ATTIERI Presi accordi con Ministero Esteri non dico non autorizzo Regia nave recarsi MAHON. Risposta vostro telegramma 24041 corrente tredici.

Cadiz to Vivaldi 14.00

Nave VIVALDI et per conoscenza ATTIERI et LENZI 1389. Generale PIGNATELLI partito oggi 15 febbraio con piroscafo FIRENZE. Arriverà PALMA mattino 19 febbraio. CARINI.

Cadiz to Vivaldi 14.30

Nave VIVALDI et per conoscenza ATTIERI et LENZI 1389. (see preceding message).

Cadiz to Bougie 16.30

Per ATTIERI. CARINI. POSSANI. 312. Situazione fronte alle ore 16 del 15. Invariata. Capo Segnalatore ROCCA.

Palma to Cadiz 16.30

38 Per CARINI et NASI. Ore dodici oggi quindici giunto C.T. inglese HOTSPUR. Ore quattordici partito piroscafo BARLETTA per Genova. ATTIERI.

Per NASI per conoscenza ATTIERI et POSSANI. 98. 17.00 Comunichi C.T.V. che salvo fra venti et ventuno febbraio est previsto arrivo CADICE piroscafo CASTILLO OROPESA con materiali. CARINI.

1 | 2 cms | The National Archives | ins 1 | 2
Ref.: HW 18/450
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

Rome to Palma 20th February 39
09.35

CARAM 2938 destinatari PIGNATELLI, ATTIERI, LENZI. Autorizzo passaggio personale radio PALMA at dependenza Missione Navale con data primo marzo.

Palma to Cadiz 10.40

55 Per CARINI Trasmettete Marina ROMA Riferimento precedente comunicazione da BARCELLONA unità possono essere rifornite nafta già imbarcata et provata con esito soddisfacente Fine ATTIERI.

Palma to Cadiz 11.15

57. Per LENZI per conoscenza CARINI Riferimento al mio 974 corrente 4. lavori zona antistante BARCELLONA terminati CITTA DI MILANO scortato da esploratore eseguirà analoghi lavori su cavo PALMA - BARCELLONA. Debbono essere impartite le stesse disposizioni previste per cont.

Palma to Cadiz 11.35

58. Per NASI et per conoscenza CARINI. Riferimento mio data 5 corrente. lavori zona antistante BARCELLONA terminati. CITTA DI MILANO scortato da esploratore eseguirà analoghi lavori su cavo PALMA - BARCELLONA. Debbono essere impartite le stesse cont.

1 2 cms The National Archives Ins 1 1 2
Ref.: HW 18/450
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

7th March 39

Gadiz to Burgos (16.45)

Per ATTIERI et per conoscenza POSSANI 2077. da ROMA 47330 Marzo nove. CITTA DI MILANO per conoscenza nave VIVALDI, ATTIERI, LENZI nave TARRIGO per CERRI bodesta unità rimanga PALMA in attesa disposizioni relative riparazione cavo MALAGA - BARCELLONA Se già in mare dirigete per entrare BARCELLONA Assicurate. CARINI.

Gadiz to Lerida 16.50

Per ATTIERI. 2083 da LENZI per ATTIERI et per conoscenza CARINI. DEVONSHIRE giunta da GANDIA riferito non aver potuto sbarcare prigionieri italiani per divieto autorità rossa. Fine. ROMA informata CARINI.

Burgos to Gadiz 21.15

151 Per ATTIERI et CARINI CC.TT. at MALAGA MAR NEGRO, MAR CANTABRICO at PALMA, MOLA in mare per SOLLER. Incrociatori, cannoniere et SAN JURIO blocco coste rosse POSSANI.

Gadiz to Lerida (22.00)

Per ATTIERI et per conoscenza POSSANI. 2091 da Marina ROMA 23698 destinatari ATTIERI et CITTA DI MILANO per conoscenza TARIGO per CERRI Autorizzasi riparazione cavo BARCELLONA - MALAGA con stesse norme già adottate in precedenza bont.

bont 2091 data ubicazione zona lavoro ATTIERI decideria se CITTA DI MILANO dovrà essere scortata ant lavorare senza scorta et se convenga

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/450
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

19th. March, 39

Vivaldi to Rome 08.20

Destinatario Marina Roma 15193. Giunto incrociatore inglese GALATEA con bontiammiraglio TOVEY. DEVONSHIRE partirà questa sera per MONTE CARLO. VIVALDI.

Rome to 09.40

CARAM 5397 Destinatario ATTIERI per conoscenza VIVALDI. Piroscafo DOMINE con sette cento persone et 150 tonnellate materiale vario sarà noto ancoraggio mattino ventidue corrente.

Rome to 11.00

Da CARAM 40106 destinatario ATTIERI per conoscenza VIVALDI. Nave AQUILEIA con tre cento persone partita stamane per CADICE.

Palma to Cadiz 11.50

Per ATTIERI et per conoscenza CARINI. 445. Giunto incrociatore inglese GALATEA (see 08.20) LENZI.

Palma to Burgos + Cadiz. 14.05

Per ATTIERI et per POSSANI. 446. Riferimento 176 di POSSANI Blocco Costa Rossa est fatto come segue: uno caccia tra SAGUNTO et Capo NAO. Un minatore tra Capo NAU et Capo PALMA. Un sommergibile aut incrociatore ausiliario tra Capo PALMA et Capo GATA. Una cannoniera da Capo GATA al confine. Navi nazionali in mare stanno eseguendo tale blocco. LENZI. (N.S. 6/p. 075)

1 | 2 cms | The National Archives | Ins | 1 | 2
Ref.: HW 18/450
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

22nd March, 39

Cadiz to Palma 16.00

508 Per ATTIERI, CARINI, POSSANI. Situazione fronte alle ore 16 del 22. Invariata NASI.

Cadiz to Palma NAS 103 (1910)

NASI per conoscenza ATTIERI et POSSANI. 2532. Comunichi C.T.V. che nave ospedale AQUILEIA giunta CADICE oggi venti due marzo con 294 uomini CARINI.

Cadiz to Burgos 18.00

Per ATTIERI per LENZI per CARINI per POSSANI 507. Domani ventitre marzo Comando Tattico et Missione Navale at AVILA. Prego voler disporre che plichi siano sempre indirizzati Missione Navale LOGRONO refato LOGRONO. NASI.

Cadiz to Rome 19.05

CARAM da ATTIERI. 253. Oggi venti due marzo at ore 17 giunta CADICE nave ospedale AQUILEIA.

1 | 2 cms | The National Archives | ins 1 | 2
Ref.: HW 18/450
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

6th April, 1939
36.35

to Roma

Marina: ROMA et per conoscenza navi VIVALDI. 508. Confermo partenza aerei ad ore dieci LENZI

11.35

CARAM 2618 Destinatario VIVALDI per conoscenza ATTIERI, TARIGO per CERRI. PEGASO. LENZI. Dispone che macchina cifrante in vostro possesso sia consegnata al CERRI al BARCELLONA con relativa ~~raccolta istruzioni~~ raccolta istruzioni et tabelle. Invio potrà avvenire mezzo aereo con scorta sottufficiale pratico uso macchina. Assicurate.

1 | 2 cms | The National Archives | Ins 1 | 2
Ref.: HW 18/450
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

10th April, 39

Palma to Badis 10.30

199 Per ATTIERI 6991 ore otto T.M.G. nave TARIGO da BARCELLONA per SPEZIA Ministero informato CERRI.

Lerida to Badis 17.30

634 Per ATTIERI Trasmetto seguente telegramma Grazie per augurio che ricambio affettuosamente a Te e tutta missione navale GAMBARA. Fine telegramma NASI.

Badis to Lerida 18.30

Per NASI 3347 Prego comunicare possibilmente dove trovasi Tenente Barriola MARCHINI PIO ATTIERI.

(14.40)

CARAM da ATTIERI 3321 Riferimento telegramma 89066 Aprile nove DOMINE aveva solo alcune materiale Regia Marina ma risultano sbarcati LA SPEZIA

CARAM da ATTIERI 3324 Proseguo SICILIA giunto CADICE ore quattordici et trenta del dieci aprile. (15.00)

Palma to Badis

CARAM 56820 destinatario ATTIERI (20.00)
Riferimento vostro foglio 3211 data sette corrente modificato telegramma 26918 del sei corrente comunico che macchina cifrante est stata consegnata nave ORSA stazionaria at PALMA.

1 2 cms The National Archives ins 1 2
Ref.: HW 18/450
Please note that this copy is supplied subject to the National Archives' terms and conditions and that your use of it may be subject to copyright restrictions. Further information is given in the 'Terms and Conditions of supply of the National Archives' leaflets

29th. April, 1939

Cadiz to Palma (19.30)

267. Per LENZI et per conoscenza CARINI Riferimento vostro 438 aprile 28 stato maggiore interessato autorità PALMA per trasporto materiale quinta Batteria legionaria ATTIERI

Rome to Orsa 20.10

CARAM. 29018. Riferimento vostro 245 data 27. Materiali siano lasciati at CAGLIARI meno quelli assolutamente indispensabili.

Cadiz to Burgos (20.30)

ATTIERI. 3896. Ministero marina tedesca autorizzato trattenere macchine cifranti fino ultimata permanenza missione navale italiana in S.M.S. Venuta da missione .. essa altra macchina cifrante precedentemente richiesta ROMA informata CARINI.

BIBLIOGRAFIA

Fonti archivistiche

The National Archives (TNA), Kew Gardens, Londra

ADM 1, cartella 8637/55: *Formation of the Code and Cipher School and its subsequent housing.*

ADM 1, cartella 11133: *U-boats attacks on convoy OB.318 and capture of "U-110" and crew, including confidential documents, 7-10 May 1941.*

ADM 116, cartelle da 3051 a 3056, da 3512 a 3534, da 3891 a 3896 e da 3918 a 4084: *Spanish Civil War.*

ADM 116, cartelle 3368, 3369, 3377 e 3378: *Anglo-German naval agreement.*

ADM 116, cartella 3917: *Spanish civil war: activities of Italian and unknown submarines and warships in the Mediterranean 1936-1937.*

ADM 137, cartella 4065: *Log of intercepted German signals in Verkehrsbuch (VB) code from various sources, March 1914-January 1915.*

ADM 137, cartella 4085: *Movement of German and Austrian ships as reported to and logged by N.I.D., 31 October-30 November 1914.*

ADM 137, cartella 4156: *Signal code book (Signalbuch der Kaiserlichen Marine SKM, copy n. 151) captured from "Magdeburg", August 1914, by Russians and handed to Room 40, October 1914.*

ADM 199, cartella 136: *East Indies Station, attacks on Italian U-boats, reports.*
ADM 199, cartella 914: *Sinking of "Scharnhorst".*
ADM 223, cartella 31: *Italian convoy reports, 5 October 1941-30 May 1943.*
ADM 223, cartella 46: *Axis shipping situation: Italian ships with P.O.W. aboard.*
ADM 223, cartelle 75, 76 e 77: *Admiralty signal messages "F" series, July 1940-July 1941.*
ADM 223, cartella 88: *The use of Special Intelligence in naval operations.*
ADM 223, cartella 89: *Report on Mediterranean Operational Intelligence Centre 1939-1945.*
ADM 223, cartelle da 102 a 106 e da 176 a 181: *Admiralty signal messages "F" series, July 1941-April 1944.*
ADM 223, cartella 121: *Battle of Calabria: action by Mediterranean Fleet against Italian Fleet in the Gulf of Taranto, 9 July 1940.*
ADM 223, cartella 510: *Italian submarines.*
AIR 23, cartella 6377: *A.H.Q. British Air Force, Greece 1941: operations carried out in conjunction with Navy and Fleet Air Arm, March-April 1941.*
AIR 40, cartella 2323: *The use of ULTRA in the Mediterranean and Northwest African theatres of war.*
DEFE 3, cartelle da 832 a 870: *Teleprinted translations of decrypted Italian naval traffic. ZTPI series, June 1941-September 1943.*
HW 3, cartella 29: *Directives from Director G.C.& C.S. and from Admiralty on continuing need to maintain high security of SIGINT work after ending of the war against Germany.*
HW 3, cartella 140: *G.C.& C.S. Naval section 1919-1939 and Italian sub-section 1939-1941 by WF Clarke.*
HW 8, cartelle da 128 a 138: *Exchanges between G.C.& C.S. and Washington.*
HW 11, cartella 12: *G.C.& C.S. World War II official histories. Vol. XII: the Italian Air Force 1940-1943.*
HW 11, cartella 29: *G.C.& C.S. World War II official histories. Vol. XVI: the Italian Navy 1940-1943.*

HW 18, cartelle da 447 a 450: *Decrypts of Italian naval ENIGMA messages, 21 April 1938-30 April 1939.*

HW 21, cartelle da 1 a 86: *Government Code and Cipher School Air Section: reports on Italian Air Force, 3 April 1936-16 September 1943.*

HW 22, cartella 1: *G.C.& C.S. naval, air and military sections: events leading up to the Spanish revolution. Air Staff Intelligence reports on the Spanish civil war, 1st January 1936-2nd May 1938.*

HW 22, cartella 2: *G.C.& C.S. naval, air and military sections, reports on Spanish civil war. Intelligence reports 3 May 1937-6 March 1938.*

HW 23, tutte le cartelle: *G.C.& C.S. Naval Section: reports of Japanese naval decrypts.*

HW 25, cartella 12: *Papers relating to the pre-war meeting between French and Polish cryptanalysts and members of G.C.& C.S..*

HW 27, tutte le cartelle: *G.C.& C.S. Naval Section and Air Section: reports based on Japanese Naval Air Force decrypts.*

HW 28, tutte le cartelle: *G.C.& C.S. Air Section: reports based on Japanese Army Air Force decrypts.*

HW 33, tutte le cartelle: *G.C.& C.S. Military Section: reports of Japanese Army decrypts.*

HW 35, tutte le cartelle: *G.C.& C.S. Military Section: reports of Japanese military attaches decrypts.*

HW 50, cartella 15/6: *G.C.& C.S. Italian Naval Section: notes by Frank Birch on the work on the Italian naval ciphers from its transfer to Bletchley Park until the Italian capitulation and winding up of the Section. 1st August 1935-18 December 1943.*

HW 50, cartella 15/7: *Italian WT Intelligence progress throughout the war. Notes on Intelligence analysis of Italian naval communications. 3 November 1940-19 April 1944.*

HW 50, cartella 15/9: *Intelligence processing dossier. Notes on the development of Intelligence production on a continuous watch-keeping basis following success in decoding German naval ENIGMA and Italian HAGELIN messages.*

HW 50, cartella 15/14: *G.C.& C.S. and Government Communication Headquarters. Technical Intelligence.*

HW 65, cartella 1: *G.C.& C.S. liaison letters, mainly from Bertrand to Denniston, 26 October 1938-23 December 1939.*

Archivio Centrale dello Stato (ACS), Roma

Fondo MA 1940, busta 37 F.
Fondo Gabinetto Marina, rivoluzione in Spagna.
Fondo segreteria particolare del Duce, carteggio riservato.
Fondo azione Guadalajara.

Archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare (AUSMM), Roma

Fondo sommergibili, cartelle *Galileo Galilei*, *Uebi Scebeli* e *Durbo.*
Fondo Commissioni d'inchiesta speciali (CIS), cartelle 60, 61 e 69.
Fondo Marina germanica in Italia.
Fondo OMS, cartelle 2840, 2960, 3078 e 3079.
Documenti dello Stato Maggiore Generale.

Archivio del ministero degli Esteri, Roma

Fondo Spagna.

Fonti edite

AA.VV., *All the world's fighting ships 1922-1946*, Conway Maritime Press, Annapolis, 1980.
AA.VV., *Verbali delle riunioni tenute dal Capo di SM Generale*, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, Roma, 1983.
AA.VV., *Rojo y azul*, a cura di R.R. Cardona, Almena, Madrid, 1999.
Alcofar Nassaes J.L., *Las fuerzas navales en la guerra civil española*, Dopesa, Barcelona, 1971.

Alcofar Nassaes J.L., *La aviación legionaria en la guerra civil española*, Euros, Barcelona, 1975.
Alcofar Nassaes J.L., *La Marina italiana en la guerra de España*, Euros, Barcelona, 1976.
Alexandera R., *The anarchist in the Spanish civil war*, Janus, London, 1999.
Alpert M., *La guerra civil española en el mar*, Siglo Ventuno, Madrid, 1987.
Azana M., *Causas de la guerra de España*, Ed. Critica, Barcelona, 1986.
Bandini F., *Vita e morte segreta di Mussolini*, Mondadori, Milano, 1978.
Bandini F., *Gli italiani in Africa*, Mondadori, Milano, 1980.
Bargoni F., *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola (1936-1939)*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1992.
Beesly P., *Very Special Intelligence*, Sphere Books, London, 1978.
Beesly P., *Room 40: British Naval Intelligence 1914-1918*, Hamish Hamilton, London, 1982.
Beevor A., *Creta*, Rizzoli, Milano, 2003.
Beevor A., *La guerra civile spagnola*, Rizzoli, Milano, 2006.
Bennassar B., *Franco*, Perrin, Paris, 1995.
Bennassar B., *La guerra di Spagna: una tragedia nazionale*, Einaudi, Torino, 2006.
Bennett G., *Naval battles of the first world war*, Pan Books, London, 1983.
Berdah J.F., *La démocratie assassinée. La Republique espagnole et les grandes puissances 1931-1939*, Berg International, Paris, 2000.
Bergstrom C., Mikhailov A., *Black Cross, Red Star*, vol. I, Pacifica Military History, Pacifica (CA), 2000.
Borghese J.V., *Los diablos del mar*, Luis de Caralt, Barcelona, 1968.
Brookes A., *Air war over Russia*, Ian Allan, London, 2003.
Budiansky S., *La guerra dei codici*, Garzanti, Milano, 2002.
Carotenuto G., *Franco e Mussolini*, Sperling & Kupfer, Milano, 2006.

Carr R., *Spain 1808-1975*, Oxford University Press, Oxford, 1982.
Castells A., *Las Brigadas Internacionales en la guerra de España*, Ariel, Barcelona, 1974.
Cave Brown A., *Bodyguard of lies*, Star Book, London, 1977.
Cervera Pery J., *La guerra naval española (1936-1939)*, San Martín, Madrid, 1988.
Churchill W., *The world crisis 1911-1918*, vol. I, Thornton Butterworth, London, 1924.
Ciano G., *Diario 1937-1943*, Rizzoli, Milano, 1980.
Conti G., *Una guerra segreta: il SIM nel secondo conflitto mondiale*, Il Mulino, Bologna, 2009.
Corbett J.S., Newbolt H., *Storia della grande guerra ricostruita su documenti ufficiali. Le operazioni navali*, 5 volumi, traduzione e stampa a cura dell'Istituto di Guerra Marittima, Livorno, 1923-1934.
Coverdale J.F., *I fascisti italiani alla guerra di Spagna*, Laterza, Bari, 1977.
Curato F., *Storia politica universale*, vol. VI: *L'età contemporanea*, a cura di Bendiscioli M., De Agostini, Novara, 1969.
De Felice R., *Mussolini il duce. Gli anni del consenso 1929-1936*, Einaudi, Torino, 1974.
De Felice R., *Mussolini il duce. Lo Stato totalitario 1936-1940*, Einaudi, Torino, 1981.
Department of the U.S. Navy, *The Aleutians campaign*, Naval Historical Center, Washington D.C., 1993.
De Toro A., *L'intervento navale tedesco nella guerra civile spagnola*, «Rivista Italiana Difesa (RID)», novembre 1987 e aprile 1988.
Duggan C., *La forza del destino: storia d'Italia dal 1796 ad oggi*, Laterza, Bari, 2009.
Emiliani A., *Il memoriale Bonomi*, «Storia Militare», giugno 2007.
Fernández-Sommerau M., *Messerschmitt Bf.109: recognition manual*, Ian Allan, Hersham, 2004.
Gabriele M., *L'impegno navale italiano durante la guerra civile spagnola*, «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina», agosto-settembre 1992.

Gretton P., *El factor olvidado. La Marina británica y la guerra civil española*, San Martín, Madrid, 1984.
Hemingway E., *Per chi suona la campana*, Mondadori, Milano, 1986.
Hinsley F.H., Stripp A., *Codebreakers. The inside story of Bletchley Park*, Oxford University Press, Oxford, 1994.
Holmes T., *Sptfire vs Bf.109*, Osprey, Oxford, 2007.
Hooton E.R., *Eagle in flames: the fall of the Luftwaffe*, Brockhampton Press, London, 1999.
Howson G., *Arms for Spain. The untold history of the Spanish civil war*, Murray, London, 1998.
Hoy H.C., *40 O.B. La chambre secrète de l'Amirauté*, Payot, Paris, 1933.
Ibárruri D., *Mémoires de Pasionaria*, Julliard, Paris, 1964.
Jones R.V., *Most Secret War*, Hamish Hamilton, London, 1978.
Killen J., *The Luftwaffe: a history*, Pen & Sword Military Classics, Barnsley, 2003.
Knox McG., *Alleati di Hitler*, Garzanti, Milano, 2002.
Kurowski F., *German fighter ace: Hans-Joachim Marseille*, Schiffer Military History, Atglen, 1994.
Lamb R., *Mussolini e gli inglesi*, Tea storica, Milano, 2002.
Lannon F., *The Spanish civil war 1936-1939*, Osprey, Oxford, 2002.
Laureau P., *Condor, the Luftwaffe in Spain 1936-1939*, Hikoki, Ottringham, 2000.
Lewin R., *Ultra goes to war*, Hutchinson, London, 1978.
Liddell Hart B.H., *Storia militare della seconda guerra mondiale*, Mondadori, Milano, 1970.
Low M., Brea J., *Carnets de la guerre d'Espagne*, Verticales, Paris, 1997.
Mack Smith D., *Le guerre del duce*, Laterza, Bari, 1976.
Mallet R., *The Italian Navy and fascist expansionism (1935-1940)*, Frank Cass, London, 1998.
Malraux A., *L'espoir*, Gallimard, Paris, 1939.
Massignani A., Greene J., *Rommel in Africa settentrionale, settembre 1940-novembre 1942*, Mursia, Milano, 1996.
Mattesini F., *La battaglia di Punta Stilo*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1990.

Mattesini F., *L'operazione Gaudo e lo scontro notturno di Capo Matapan*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1998.
Minardi S., *Il fronte di Stresa e l'accordo anglo-tedesco del 1935*, «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina», dicembre 1999.
Moa P., *Le origini della guerra civile spagnola*, La Meridiana, Bari, 2006.
Montanari M., *L'impegno italiano nella guerra di Spagna*, «Memorie Storiche Militari», Ufficio Storico dello S.M. Esercito, Roma, 1980.
Montanari M., *Le operazioni in Africa settentrionale (giugno 1940-febbraio 1941)*, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, Roma, 1985.
Moradiellos E., *La perfidia de Albión. El gobierno británico y la guerra civil espanola*, Siglo Ventuno, Madrid, 1996.
Morison S.E., *History of U.S. naval operations in world war II*, vol. VII: *Aleutians, Gilberts and Marshalls*, Little Brown, Boston, 1955.
Overy R., *Russia in guerra*, Il Saggiatore, Milano, 2000.
Payne S., *Fascism in Spain 1933-1977*, University Press, Madison, 1999.
Pedriali F., *Guerra di Spagna e aviazione italiana*, Società storica pinerolese, Pinerolo, 1989.
Pedriali F., *Idrovolanti alle Baleari*, «Storia Militare», settembre 2007.
Pedriali F., *La caccia legionaria alle Baleari*, «Rivista Italiana Difesa (RID)», febbraio 2009.
Perez J., *Histoire d'Espagne*, Fayard, Paris, 1996.
Preston P., *Franco. A biography*, Harpers Collins, London, 1993.
Preston P., *Franco caudillo de España*, Grijalbo, Barcelona, 1994.
Preston P., *La guerra civile spagnola 1936-1939*, Mondadori, Milano, 1999.
Quirico D., *Generali*, Mondadori, Milano, 2006.
Ranzato G., *La guerra di Spagna*, Giunti, Firenze, 1995.
Ranzato G., *L'eclissi della democrazia. La guerra civile spagnola e le sue origini (1934-1939)*, Bollati Boringhieri, Torino, 2004.

Rapalino P., *Il ruolo della strategia marittima nella guerra civile spagnola*, «Rivista Marittima», luglio 2001.
Rapalino P., *La Regia Marina in Spagna 1936-1939*, Mursia, Milano, 2007.
Rastelli A., *Le operazioni navali degli spagnoli nella guerra civile*, «Storia Militare», novembre e dicembre 2003.
Rochat G., *Le guerre italiane dal 1935 al 1943*, Einaudi, Torino, 2005.
Romero L., *El final de la guerra*, Ariel, Barcelona, 1976.
Rovighi A., Stefani F., *La partecipazione italiana alla guerra civile spagnola (1936-1939)*, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, Roma, 1992.
Salas Larrazabal R., Jesus M., *Historia general de la guerra de España*, Rialp, Madrid, 1986.
Salvadori M.L., *Storia dell'età contemporanea*, Loescher, Torino, 1977.
Santoni A., *Storia generale della guerra in Asia e nel Pacifico (1937-1945)*, 3 volumi, Stem Mucchi, Modena, 1977-1979; ristampe a cura della Libreria del Lungarno, Pisa, 1994 e a cura della Libreria Militare «Ares», Roma, 2009-2010.
Santoni A., Mattesini F., *La partecipazione tedesca alla guerra aeronavale nel Mediterraneo (1940-1945)*, Dell'Ateneo & Bizzarri, Roma, 1980 e nuova edizione Albertelli, Parma, 2005.
Santoni A., *Die Plannung der Achsenmachte im Mittelmeer 1941 und der Einfluss von ULTRA auf die Operationen*, relazione al Convegno storico militare di Stoccarda del 17-19 settembre 1981.
Santoni A., *Il vero traditore: il ruolo documentato di ULTRA nella guerra del Mediterraneo*, Mursia, Milano, 1981 e ristampa 2005. Edizione tedesca *Ultra siegt im Mittelmeer*, Bernard & Graefe, Coblenza, 1985.
Santoni A., *Le operazioni in Sicilia e in Calabria*, Ufficio Storico dello S.M. Esercito, Roma, 1983, 1989 e 2004.
Santoni A., *Guerra segreta sugli oceani: L'ULTRA britannico e i corsari tedeschi*, Mursia, Milano, 1984.
Santoni A., *Il primo Ultra Secret: l'influenza delle decrittazioni britanniche sulle operazioni navali della guerra 1914-1918*, Mursia, Milano, 1985.

Santoni A., *La battaglia di Tsushima*, Dell'Ateneo, Roma, 1985.
Santoni A., *The first Ultra Secret: the British cryptography in the naval operations of the first world war*, relazione al Convegno storico militare di Stoccarda, 18-25 agosto 1985, pubblicata anche sulla «Revue internationale d'histoire militaire», n. 63, anno 1985.
Santoni A., *The struggle between British and Italian Intelligence Services in the naval operations of the Mediterranean war 1940-1943*, relazione al Convegno storico militare di Helsinki, 31 maggio-5 giugno 1988.
Santoni A., *Da Lepanto ad Hampton Roads: storia e politica navale dell'età moderna (XVI-XIX secolo)*, Mursia, Milano, 1990 e ristampa 2006.
Santoni A., *The Italian Navy at the outbreak of the second world war and the influence of the British ULTRA Intelligence on the Mediterranean operations*, relazione al «Tenth Naval History Symposium» presso l'Accademia Navale americana, Annapolis, 13-14 settembre 1991.
Santoni A., *Storia e politica navale dell'età contemporanea*, Ufficio Storico della Marina Militare, Roma, 1993.
Santoni A., *The Italian submarine campaign*, relazione al Convegno sulla battaglia dell'Atlantico, Liverpool, 17-19 maggio 1993, pubblicata anche sul volume *The battle of the Atlantic 1939-1945*, Greenhill Books, London, e Annapolis, Naval Institute Press, 1994.
Santoni A., *Le decrittazioni britanniche e la guerra dei convogli*, relazione al Convegno storico sulla battaglia dei convogli, Napoli, 22 maggio 1993, pubblicata anche sul «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina Militare», supplemento al numero di giugno 1993.
Santoni A., *L'elettronica e la radiotelemetria nella Regia Marina italiana*, «Rivista Marittima», maggio 1994.
Santoni A., *Le valutazioni britanniche d'anteguerra sulle capacità militari dell'Italia e considerazioni postbelliche*, «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina», giugno 1999.
Santoni A., *La battaglia di Kursk*, «Storia Militare», gennaio 2003.

Santoni A., *Le valutazioni britanniche della macchina bellica italiana dagli Anni Trenta all'armistizio*, «Storia e Memoria», a cura dell'Istituto ligure per la storia della Resistenza e dell'età contemporanea, n. 2, anno 2004.
Santoni A., *Dalla "Stanza 40" all'ULTRA Intelligence britannico (1914-1945)*, relazione al Convegno sulla storia dello spionaggio a cura dell'Associazione europea degli amici degli Archivi Storici, Biella, 22-23 settembre 2005.
Santoni A., *L'Intelligence britannica negli Anni Trenta*, 1ª e 2ª parte, «Storia Militare», giugno e luglio 2008.
Santoni A., *I segreti di Bletchley Park e i successi dell'Ultra Intelligence*, «Nuova Storia Contemporanea», settembre-ottobre 2008.
Scheer R.K.F., *La flotte allemande de haute mer pendant la guerre mondiale*, Payot, Paris, 1928.
Schreiber G., *La seconda guerra mondiale*, Il Mulino, Bologna, 2004.
Sebag-Montefiore H., *Enigma, the battle for the code*, Weidenfeld & Nicholson, London, 2000.
Southwork H., *La destrucción de Guernika*, Ruedo Ibérico, Paris, 1975.
Spick M., *The complete fighter ace. All the world's fighter aces, 1914-2000*, Greenhill Books, London, 1999.
Spick M., *Aces of the Reich*, Greenhill Books, London, 2006.
Stevenson W., *A man called Intrepid*, Sphere Books, London, 1977.
Thomas H., *Storia della guerra civile spagnola*, Einaudi, Torino, 1963.
Trizzino A., *Navi e poltrone*, Longanesi, Milano, 1952.
Ufficio Storico della Marina Militare, *Esploratori, fregate, corvette ed avvisi italiani*, Roma, 1974.
Vilar P., *La guerra di Spagna (1936-1939)*, Editori Riuniti, Roma, 1996.
Viviani A., *Servizi segreti italiani 1815-1985*, Adnkronos Libri, Roma, 1986.
Weal J., *Bf.109 F/G/K aces of the western front*, Osprey, Oxford, 1999.
Wilson H.W., *Les flottes de guerre au combat*, vol. II: *La grande guerre 1914-1918*, Payot, Paris, 1929.

Winterbotham F.W., *The Ultra Secret*, Weidenfeld & Nicholson, London, 1974.
Zoli A., *La Marina italiana e la guerra civile spagnola*, «Bollettino d'archivio dell'Ufficio Storico della Marina», dicembre 1990.

INDICE DEI NOMI

ABC, codice tedesco, 15
Accoretti (alias Attieri), ufficiale della Marina italiana, 249, 256, 259, 261, 271
Admiral Scheer, corazzata tascabile tedesca, 107
Adriatico, motonave italiana, 231, 254
AFB, codice tedesco, 18
Aguilar Tablada (alias *Onice*), fittizio sommergibile spagnolo, 112 n.
Aiello, ufficiale pilota italiano, 164, 168 n.
Aizkori-Mendi, mercantile spagnolo, 228
Alagi, sommergibile italiano, 261 n.
Albano, nome fittizio italiano, 138
Alcalà Galiano, cacciatorpediniere spagnolo, 72, 74
Aldecoa, mercantile spagnolo, 213
Alessandro Poerio, cacciatorpediniere italiano, 112
Alfonso XIII, sovrano spagnolo, 67, 88 n.
Alice, mercantile panamense, 233
Almirante Cervera, incrociatore spagnolo, 72, 100 n., 104, 227, 231, 269
Aloi, ufficiale della Marina italiana, 237, 239, 240, 243, 245, 246, 248, 248 n.
Ambrogi, aviere italiano, 168
Amezaga, marinaio spagnolo, 120
Angelina Lauro, mercantile italiano, 253
Aniene (alias *Ebro*), mercantile italiano, 75, 101, 128, 129, 130, 147, 154 n., 167, 175 n., 199, 202, 220, 247, 254, 258, 259
Antonio Canovas del Castillo, cannoniera spagnola, 231
Antonio Da Noli, cacciatorpediniere italiano, 101, 258
Antonio Sciesa, sommergibile italiano, 103
Antoniotto Usodimare, cacciatorpediniere italiano, 215, 254, 258, 260, 261, 261 n.
Aquila, cacciatorpediniere italiano, 112
Aquileia, nave ospedale italiana,

218, 236, 237, 238, 238 n., 239, 240, 241, 266
Aramu, ufficiale pilota italiano, 130, 131, 133, 140
Aranda, generale spagnolo, 223, 225
Arango, rimorchiatore spagnolo, 72
Archimede, sommergibile italiano, 106
Arenat, mercantile spagnolo, 142
Ariosto, mercantile italiano, 36
Arlon, nave cisterna britannica, 217, 219
Armuru, mercantile spagnolo, 109, 213
Arno, nave ospedale italiana, 241
Arsin, nome fittizio italiano, 138
Atlas, mercantile italiano, 36
Attieri, nome fittizio italiano, vds. Accoretti
Azaña, politico spagnolo, 67, 69, 70

Babbini, ufficiale italiano, 230
Badoglio, generale italiano, 42, 49, 49 n.
Baldwin, politico britannico, 66
Baleares, incrociatore spagnolo, 72, 100 n., 104
Bandini, pilota italiano, 141
Bargoni, storico italiano, 214, 215 n., 235
Barletta, mercantile armato italiano, 89 n., 107, 111, 135, 258 n., 264
Barrinuevo, generale spagnolo, 267
Ba.65, aereo d'assalto italiano, 93 n., 100, 128, 129, 130, 132, 133, 134, 135, 139, 140, 142, 146, 148, 150, 156, 157, 162, 164, 167, 172 n., 180, 181, 182, 183, 189, 191, 192, 193, 194, 197, 198, 202, 204 n.
Bastarreche, ammiraglio spagnolo, 245
Bastico, generale italiano, 37, 80 n., 92 n.
Beneš, presidente cecoslovacco, 243
Bergonzoli, generale italiano, 81
Bernasconi, generale dell'Aeronautica italiana, 93 n., 132, 134, 134 n., 135, 137, 139, 140, 150, 159, 160, 161, 164, 170, 171, 173 n., 174, 176, 182, 189, 192
Bernotti, ammiraglio italiano, 111
Bernstorff, ambasciatore tedesco, 17 n.
Berti, generale italiano, 96
Bertrand, crittografo francese, 58
Bf.109, aereo da caccia tedesco, 76, 76 n., 83 n., 93, 93 n., 99 n.
Bianchi, ufficiale pilota italiano, 164
Blagoiev, mercantile sovietico, 110
Bletchley Park, sede della GC & CS in guerra, 8, 19, 24, 25, 30, 32, 33, 33 n., 35, 36, 37, 40, 41, 43, 43 n., 45, 50, 52, 59, 115, 241, 272
Blum, politico francese, 66, 73
Bobrov, pilota sovietico, 77 n.
Bodsworth, crittografo britannico, 29
Boetti, pilota italiano, 138, 156
Bologna, mercantile italiano, 254
Bolzano, incrociatore italiano, 7 n.
bombe, calcolatore britannico, 24, 32, 59, 59 n., 208, 271, 272, 273, 275
Bonacorsi (alias Rossi), console

della Milizia italiana, 89, 101 n., 122, 218, 218 n., 225, 227, 228, 229, 231, 233, 237, 239, 240, 244, 244 n., 245, 246, 248, 248 n., 250, 251, 255, 255 n., 256
Boniche, ufficiale spagnolo, 230
Bonomi, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 74, 88
Borghese, ufficiale della Marina italiana, 109
Borzoni, pilota italiano, 196
Boschelli, pilota italiano, 172
Boschetto, pilota italiano, 149
Bosforo, mercantile italiano, 36
Botto, pilota italiano, 149
Brambilla, pilota italiano, 139
Brancato, pilota italiano, 168
Brengola, ufficiale della Marina italiana, 51, 52
Breslau, incrociatore tedesco, 16
Brondi, pilota italiano, 164
Bruno, cittadino italiano, 239
Br.20, aereo da bombardamento italiano, 83 n., 93, 93 n., 100, 139, 144, 144 n., 146, 148, 156, 157, 162, 164, 167, 172 n., 174, 180, 181, 182, 183, 189, 191, 192, 193, 194, 197, 198, 202, 203, 204 n.
BT-5, carro armato sovietico, 83
B.3, sommergibile spagnolo, 89 n.
Bulldog, cacciatorpediniere britannico, 25
Burlington, petroliera britannica, 111
Busca, ufficiale pilota italiano, 143

Ca.100, aereo da collegamento italiano, 93 n.
Ca.133, aereo da trasporto italiano, 40, 41 n.
Calvados, mercantile francese, 221
Calamillo, mercantile spagnolo, 244
Calvo Sotelo, politico spagnolo, 71
Calvo Sotelo, cannoniera spagnola, 248
Campanella, mercantile italiano, 46
Campeador, petroliera spagnola, 110, 211, 212
Campioni, ammiraglio italiano, 7 n., 30
Canalejas, cannoniera spagnola, vds. *José Canalejas*
Canarias, incrociatore spagnolo, 72, 100 n., 104, 220, 221, 227, 231, 234, 267
Canovas, cannoniera spagnola, vds. *Antonio Canovas del Castillo*
Cantabro, mercantile spagnolo, 228
Cant Z.501, idrovolante italiano, 90, 124, 127, 129 n., 133, 148, 149, 150 n., 151
Cant Z.506, idrovolante italiano, 185
Cant, Z.1007, aereo da bombardamento italiano, 46
Cap Corso, mercantile greco, 231
Capone, ufficiale italiano, 111, 239, 239 n.
Carbonia, mercantile italiano, 46
Cardenas, presidente messicano, 77
Carini, ufficiale della Marina italiana, 248 n., 251, 253, 271
Carlos (don), pretendente spagnolo, 69 n.
Carlos Juan, sovrano spagnolo, 88 n.

Casado, ufficiale spagnolo, 87, 88, 99, 270 n.
Caselli, ufficiale pilota italiano, 144
Casero, ufficiale pilota italiano, 140
Cassiani, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 206
Castillo d'Oropesa (alias *Patti*), mercantile spagnolo, 231, 232, 232 n.
Ca.310, aereo da ricognizione e bombardamento italiano, 185
Cavagnari, ammiraglio italiano e Capo di S.M., 267
Cavallero, generale italiano e Capo di S.M. Generale, 235
C.5 (ex *Torricelli*), sommergibile spagnolo, 106
Celli, nome fittizio italiano, 138
Cenni, pilota italiano, 141
Cerasuoli, ufficiale della Marina italiana, 110, 212
Cerri, ufficiale della Marina italiana, 261
Cerrina Feroni, ufficiale della Marina italiana, 110, 211
Cervantes, incrociatore spagnolo, vds. *Miguel de Cervantes*
Cervera, ammiraglio spagnolo, 227, 244, 244 n., 255
Cervera, incrociatore spagnolo, vds. *Almirante Cervera*
Ceuta, cacciatorpediniere spagnolo, vds. *Velasco Ceuta*
Chamberlain, politico britannico, 66
Chautemps, politico francese, 66
Chianese, pilota italiano, 138, 141
Chiapparo, ufficiale pilota italiano, 143
Churchill, politico britannico, 13, 15, 18
Churrucha, cacciatorpediniere spagnolo, 108
Ciano, ministro degli Esteri italiano, 49, 89, 101 n., 109, 210, 218, 218 n., 235
Ciro Menotti, sommergibile italiano, 104
Ciscar, cacciatorpediniere spagnolo, 269
Città di Bengasi, mercantile italiano, 152, 154 n.
Città di Catania, mercantile italiano, 230
Città di Milano, nave posacavi italiana, 262, 263, 264
Ciudad de Algesiras, mercantile spagnolo, 72
Ciudad de Cadiz, mercantile spagnolo, 89 n., 109, 213
Ciudad de Ceuta, mercantile spagnolo, 72
Clarelilly, mercantile britannico, 222
Clarke, crittografo britannico, 28 n.
Colombo, ufficiale pilota italiano, 140, 150
colossus, calcolatore britannico, 24, 24 n.
Companys, politico spagnolo, 67 n.
Conde, nobile spagnolo, 69 n.
Conde de Abásolo, mercantile spagnolo, 110, 212
Conte di Cavour, corazzata italiana, 113, 267
Corsi, pilota italiano, 149
Cosenza, mercantile italiano, 258
Costiglini, nome fittizio italiano, 138
Costigliolo, pilota italiano, 138
CR.42, aereo da caccia italiano, 40

CR.32, aereo da caccia italiano, 75, 76, 82 n., 89, 90, 90 n., 93 n., 95, 98, 101, 125 n., 126, 126 n., 127, 127 n., 128, 129, 129 n., 130, 133, 134, 136 n., 137, 138, 139, 141, 142, 144, 146, 147, 148, 149, 150, 150 n., 151, 153, 155, 156, 157, 158, 159, 162, 163 n., 164, 164 n., 167, 168, 168 n., 172, 172 n., 173 n., 174, 175 n., 176, 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186 n., 187, 188 n., 189, 190, 191, 192, 192 n., 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199 n., 201, 202, 203, 204, 204 n., 205, 206
Criscuolo, ufficiale della Marina italiana, 102
Crusader, operazione britannica, 44
C.3, vecchio sommergibile spagnolo, 103 n.
C.3 (ex *Archimede*), nuovo sommergibile spagnolo, 106
Cuñado, ufficiale spagnolo, 123
Cunningham, ammiraglio britannico, 51, 52
Cuturi (alias Celleri), ufficiale della Marina italiana, 101

Daladier, politico francese, 66
Dandolo, mercantile italiano, 46
Da Noli, cacciatorpediniere italiano, vds. *Antonio Da Noli*
Dato, cannoniera spagnola, 72, 244, 250
Da Verazzano, cacciatorpediniere italiano, vds. *Giovanni Da Verazzano*
Da Zara, ufficiale della Marina italiana, 105
De Barville, mercantile francese, 221
Degli Incerti, ufficiale pilota italiano, 145
de Grey, ufficiale britannico, 19
Delfin, mercantile spagnolo, 104, 105 n.
Denniston, crittografo britannico, 58
de Ochoa, generale spagnolo, 68 n.
Dequal, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 75
de Rivera A., politico spagnolo, 68
de Rivera P., politico spagnolo, 67
Deutschland, corazzata tascabile tedesca, 89 n., 107
Deutschland, sommergibile tedesco, 18 n.
Devonshire, incrociatore britannico, 265
Diaspro, sommergibile italiano, 110
Diaz Cuñado, ufficiale spagnolo, 123
Diez, cacciatorpediniere spagnolo, vds. *José Luis Diez*
Di Vittorio, sindacalista e politico italiano, 78
Do.17, aereo da bombardamento tedesco, 81, 93
Dollfuss, cancelliere austriaco, 62
Domine, mercantile spagnolo, vds. italiano *Stelvio*
Dominguez, nobile spagnolo, 69 n.
Dominici, ufficiale pilota italiano, 149
Draga, mercantile panamense, 252

Dresden, incrociatore tedesco, 17
Duca d'Aosta, incrociatore italiano, vds. *Emanuele Filiberto Duca d'Aosta*
Duca degli Abruzzi, incrociatore italiano, vds. *Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi*
Duke of York, corazzata britannica, 54 n.
Durbo, sommergibile italiano, 25

Ebro (alias *Aniene*), mercantile italiano, 75, 101, 128
E.Dienst, ufficio crittografico tedesco, 18
El Campesino, combattente spagnolo, 225
Emanuele Filiberto Duca d'Aosta, incrociatore italiano, 105, 105 n.
Emanuele Pessagno, esploratore e poi cacciatorpediniere italiano, 232
Emden, incrociatore tedesco, 17
Emilio Morandi, mercantile italiano, 75, 101
Endimion, mercantile britannico, 247
ENIGMA, macchina cifrante, 8, 9, 10, 19, 20, 21, 22, 22 n., 23, 24, 24 n., 25, 27, 28, 30, 31, 32, 33, 34, 35, 38, 45, 52, 57, 57 n., 58, 58 n., 59, 59 n., 104 n., 115 n., 117, 117 n., 160, 165, 175, 177, 180, 182, 203, 208, 209, 214, 215, 215 n., 216, 217, 219, 220, 222, 224, 226, 227, 230, 231, 234, 241, 242, 253, 256, 257, 258, 261, 262, 271, 271 n., 272, 273, 274, 275, 275 n.
España, corazzata spagnola, 72, 82, 94, 100 n.
Espero, cacciatorpediniere italiano, 224, 224 n.
Esso Lance, mercantile britannico, 233
Eugenio di Savoia, incrociatore italiano, 105
Euphorbia, mercantile britannico, 222

Fagnani, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 75
Falco, cacciatorpediniere italiano, 112
Farinacci, gerarca italiano, 49 n.
Ferdinando VII, sovrano spagnolo, 69 n.
Ferraris, sommergibile italiano, 104, 108, 112, 209 n., 212, 213
Ferretti (alias Rampoldi), ufficiale della Marina italiana, 101, 227, 229, 238, 251, 254
Ferulli, pilota italiano, 149
FFB, codice tedesco, 18
Firenze, mercantile italiano, 254
Fisher, ammiraglio britannico, 13
Fiume, incrociatore italiano, 113, 267
Franca Fassio, mercantile italiano, 152, 154 n., 254
Franceschi, ufficiale italiano, 138, 244
Francis, ufficiale pilota italiano, 172
Franco F., generale e dittatore spagnolo, 27, 67, 68 n., 69, 70, 71, 72, 74, 76, 84, 85, 87, 87 n., 88, 88 n., 93, 95 n., 96, 97, 98 n., 99, 100, 102, 103 n., 105, 106, 108, 112, 118, 122 n., 154, 166, 167 n., 169, 174, 175, 178, 190, 193, 198, 201, 205, 221, 230, 231, 243, 266 n., 269, 270, 275, 276
Franco R., pilota e fratello del generale Franco, 123

Fraser, ammiraglio britannico, 54 n.
Freccia, cacciatorpediniere italiano, 110

Galatea, incrociatore britannico, 88
Galilei, sommergibile italiano, 25, 112, 209 n.
Gallo, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 89, 122 n.
Gambara, generale italiano, 98
García Lorca, poeta spagnolo, 79
Gardenia, mercantile britannico, 222
Garino, ufficiale della Marina italiana, 108
G.50, aereo da caccia italiano, 46, 99 n., 202, 204 n.
General Mola (ex *Archimede*), sommergibile spagnolo, 106
General Mola II (alias *Galilei*), fittizio sommergibile spagnolo, 112 n.
General Sanjurio (ex *Torricelli*), sommergibile spagnolo, 106
General Sanjurio II (alias *Ferraris*), fittizio sommergibile spagnolo, 112 n.
George Mc Knight, petroliera britannica, 110
Ghinozzi, cittadino italiano, 239
Gibeldris, mercantile britannico, 230
Giglio, nome fittizio italiano, 138
Giovanni Da Verazzano, cacciatorpediniere italiano, 105
Giovanni delle Bande Nere, incrociatore italiano, 113, 267
Giral, politico spagnolo, 78, 79 n., 211
Giulietti, pilota italiano, 143
Giulio Cesare, corazzata italiana, 7 n., 113, 267
Goded, generale spagnolo, 70
Goeben, incrociatore da battaglia tedesco, 16
Goma, ufficiale pilota spagnolo, 151
Gonzales Lopez (alias *Iride*), fittizio sommergibile spagnolo, 112 n.
Gorizia, incrociatore italiano, 113, 267
Government Code and Cipher School (GC& CS), centrale crittografica britannica, 6, 8, 10, 19, 24, 25, 26, 26 n., 27, 28, 29, 30, 32, 33, 34, 35, 39, 40, 41, 42, 46, 47, 56, 57, 57 n., 58, 59, 59 n., 109, 115, 116, 118, 119, 119 n., 120, 121, 123, 124, 125, 126, 127, 128, 129, 130, 130 n., 132, 133, 134, 134 n., 135, 136, 137, 138, 139, 140, 141, 143, 144, 145, 146, 147, 148, 149, 149 n., 150, 152, 153, 156, 157, 158, 160, 161, 162, 163, 165, 166, 167, 168, 169, 170, 172, 173, 174, 175, 176, 177, 178, 179, 180, 181, 182, 184, 185, 186, 187, 189, 189 n., 191, 192, 194, 195, 196, 197, 198, 198 n., 200, 201, 204, 205, 206, 207, 208, 215, 216, 217, 218, 219, 221, 222, 223, 224, 226, 227, 228, 229, 230, 232, 234, 236, 237, 238, 239 n., 240, 241, 243, 245, 246, 247, 249, 250, 251, 252, 253, 254, 255, 256, 257, 258, 259, 261, 262, 263, 265, 266, 268, 269, 270, 271, 272, 273, 274, 275 n.
Gradisca, nave ospedale italiana, 237, 239, 240, 241
Graziani, generale italiano, 40, 41
Guglielmo Pepe, cacciatorpediniere italiano, 112

HAGELIN, macchina cifrante, 20, 21, 22 n., 30, 32, 33, 35, 45, 57, 215 n.
Hartmann, pilota tedesco, 85 n.
Havock, cacciatorpediniere britannico, 109, 209, 210
He.177, aereo da bombardamento tedesco, 85 n.
He.111, aereo da bombardamento tedesco, 43 n., 76, 81, 93, 142
He.59, idrovolante tedesco, 75
He.51, aereo da caccia tedesco, 74, 75, 76
Hemingway, scrittore americano, 78
Hermes, mercantile greco, 229
He.70, aereo ricognitore tedesco, 75
Hillgarth, diplomatico britannico, 87, 264
Hitler, cancelliere e dittatore tedesco, 20, 24 n., 42, 62, 62 n., 63 n., 65, 66, 73, 74, 85, 85 n., 98, 102, 112, 242, 243, 275
Hoare, diplomatico britannico, 62
Hobart, mercantile tedesco, 14
Hochseeflotte, flotta da battaglia tedesca, 14 n., 17
Huesca (ex *Guglielmo Pepe*), cacciatorpediniere spagnolo, 112, 223, 227
Huntress, mercantile britannico, 221
HVB, codice tedesco, 14, 14 n.

Ibárruri, ideologa e combattente spagnola, 80 n.
IBERIA, sistema cifrante italiano, 175
Ietti, nome fittizio italiano, 138
INS, codice navale italiano, 31
I-15 (*Mosca*), aereo da caccia sovietico, 164, 164 n.
Iride, sommergibile italiano, 109, 109 n., 110, 112, 209, 209 n., 210
Isabella II, regina spagnola, 69 n.
I-16 (*Rata*), aereo da caccia sovietico, 77, 164, 164 n., 168, 172, 188, 189, 194, 196, 257
Iseo, mercantile italiano, 46
Italcable, ditta di telecomunicazioni italiana, 233, 263

Jaime I, corazzata spagnola, 94, 133, 133 n.
Jalea, sommergibile italiano, 103, 108
Jannicelli, ufficiale pilota italiano, 194, 196
Jervis, cacciatorpediniere britannico, 49 n., 51
José Canalejas, cannoniera spagnola, 231, 244, 250
José Luis Diez, cacciatorpediniere spagnolo, 233, 234, 234 n., 245, 246, 247, 247 n., 248, 249, 269
Ju.52, aereo da trasporto e bombardamento tedesco, 74, 75, 81, 82 n., 88, 127 n.
Ju. 87, aereo d'assalto tedesco, 85 n., 96 n.
Jupiter, cannoniera spagnola, 220, 248, 250

Konigsberg, incrociatore tedesco, 17
Knox, crittografo britannico, 59 n., 208, 272
Kriegsmarine, Marina militare tedesca, 10, 33, 245

Lais, ammiraglio italiano, 232
Laleham, mercantile britannico, 222

Langer, crittografo polacco, 58
Lanzerotto Malocello, cacciatorpediniere italiano, 101, 229
Largo Caballero, politico spagnolo, 69, 78, 79
Larsimonti, ufficiale pilota italiano, 140
Laya, cannoniera spagnola, 227
Legionario, cacciatorpediniere italiano, 53
Leipzig, incrociatore tedesco, 107, 107 n.
Lenzi, ufficiale della Marina italiana, 203, 261, 268, 270
Leoncini, pilota italiano, 149
Lerroux, politico spagnolo, 68, 69
Libertad, incrociatore spagnolo, 68 n., 113, 269
Linaria, mercantile britannico, 219
Liotta, ufficiale pilota italiano, 138, 140
Lister, combattente spagnolo, 95, 225
Longo, combattente e politico italiano, 78
Longobardo, ufficiale della Marina italiana, 104
Lopez, cittadino spagnolo, 124
LORENZ, macchina cifrante, 24 n.
Loreto, mercantile italiano, 36, 37
Loxinia, mercantile britannico, 221
Luca Tarigo, cacciatorpediniere italiano, 101, 215, 258, 261, 263
Luftwaffe, Aeronautica tedesca, 20, 85 n., 91, 94, 274
Luigi di Savoia Duca degli Abruzzi, incrociatore italiano, 254
Luigi Settembrini, sommergibile italiano, 110
Lusena, ufficiale della Marina italiana, 108, 213
Lusitania, transatlantico britannico, 17

Maccagno, ufficiale pilota italiano, 138, 146 n.
MacDonald, politico britannico, 66
Maceratini, generale dell'Aeronautica italiana, 206
Macia, politico spagnolo, 67 n.
Madda, mercantile italiano, 108, 108 n., 136
Maestrale, cacciatorpediniere italiano, 101
Magdeburg, incrociatore tedesco, 14
Malocello, cacciatorpediniere italiano, vds. *Lanzerotto Malocello*
Malraux, scrittore e politico francese, 78
Manca, ufficiale della Marina italiana, 110
Mar Blanco, mercantile spagnolo, 136
Mar Cantabrico, mercantile armato spagnolo, 231
Marenco di Moriondo, ammiraglio italiano, 106, 113, 210
Markis, mercantile britannico, 252
Mar Negro, mercantile spagnolo, 228
Marqués de Comillas, mercantile spagnolo, 89 n., 225, 229
Martini, nome fittizio italiano per Mussolini Bruno, 145, 149, 149 n.
Martino, pilota italiano, 142
Martori, ufficiale pilota italiano, 154
Mas 100, motosilurante italiana, 104 n.
Mas 223, motosilurante italiana, 104 n.
Mas 435, motosilurante italiana, 104 n., 105

Mas 436, motosilurante italiana, 104 n., 105
Mattei, pilota italiano, 140
Mc.200, aereo da caccia italiano, 46
Mc.202, aereo di caccia italiano, 46
Mediterranean Fleet, flotta britannica del Mediterraneo, 49, 51
Melilla, cacciatorpediniere spagnolo, vds. *Velasco Melilla*
Mellina, ufficiale della Marina italiana, 110
Méndez Núñez, incrociatore spagnolo, 113, 269
Mexico, mercantile messicano, 250
Miguel de Cervantes, incrociatore spagnolo, 103, 105 n., 113, 269
Mirabello, cacciatorpediniere italiano, 89 n., 107
Moccagatta, ufficiale della Marina italiana, 104
Moelders, pilota tedesco, 84, 85 n.
Mola, generale spagnolo, 70, 71 n., 94
Mollo, pilota italiano, 95
Monico, pilota italiano, 89 n., 138
Montegna, pilota italiano, 129
Monti, generale dell'Aeronautica italiana, 206
M.41, idrovolante italiano, 90, 101, 148, 149, 150 n., 151, 153, 155, 158, 159, 162, 164 n., 172 n., 173 n., 175 n., 178, 179
Morandi, mercantile italiano, 147
Morato, pilota spagnolo, 95 n.
Moreno, ammiraglio spagnolo, 227
Moretti, pilota italiano, 135
Morse, codice telegrafico internazionale, 11 n.
Murray, crittografo britannico, 28
Mussolini, dittatore italiano, 42, 49, 62, 63, 64, 65, 73, 80, 80 n., 85, 90, 92, 97, 98, 102, 108, 110, 111, 113, 118, 122, 133, 198, 242, 250, 267, 270, 275, 276

Naiade, sommergibile italiano, 102, 103
Nasi, ufficiale della Marina italiana, 240, 244, 253, 255, 256, 257, 270
Nausicaa, petroliera spagnola, 111
Naval Intelligence Division (N.I.D.), ufficio informazioni della marina britannica, 12, 18
Navarra, mercantile spagnolo, 104, 105 n.
Navarra (ex *República*), vecchio incrociatore spagnolo, 227, 227 n., 231
Negrín, politico spagnolo, 79, 79 n., 84, 86, 87, 98, 176
Nenni, politico italiano, 78
Neptunia, motonave italiana, 217
Nerini, pilota italiano, 149
Neurath, diplomatico tedesco, 109
Nevona, nave cisterna italiana, 89 n., 107
Nicolò Zeno, cacciatorpediniere italiano, 136
N.9, torpediniera spagnola, 72

Oakfield, mercantile britannico, 222
O'Callaghan, crittografo britannico, 28
Oceania, motonave italiana, 217
Onice, sommergibile italiano, 112, 209 n.
Operational Intelligence Centre (O.I.C.), reparto della N.I.D. britannica, 13, 30, 31, 33, 50

Orata, mercantile italiano, 258
Orione, torpediniera italiana, 254
Orlando, ufficiale pilota italiano, 176
Orsa, torpediniera italiana, 215, 230, 231, 232, 232 n., 254, 258, 259, 260, 261, 262, 262 n.
Orwell, scrittore britannico, 78
Ostro, cacciatorpediniere italiano, 110, 111, 212

Pacchiarotti, ufficiale della Marina italiana, 110
Paganini, mercantile italiano, 264
Paladini, ammiraglio italiano, 30
Pardelli, ufficiale della Marina italiana, 220, 227, 228
Pardo, ufficiale pilota spagnolo, 145
Parini, ufficiale pilota italiano, 168, 168 n.
Parklaan, mercantile olandese, 252
Patria, mercantile al servizio del governo spagnolo, 222
Patti, mercantile italiano, 205
Pavolini, gerarca italiano, 49
Pecori, nome fittizio italiano, 138
Pedriali, storico italiano, 177
Pegaso, torpediniera italiana, 261
PEREA, codice italiano, 122
Petrarca, mercantile italiano, 46
Pesce, ufficiale pilota italiano, 141
Picasso, pittore spagnolo, 81
Picchini, pilota italiano, 173, 174
Pieche, generale italiano, 239
Pigafetta, cacciatorpediniere italiano, 217
Pini, ammiraglio italiano, 111
Pio XII, pontefice, 88 n.
Pirelli, ditta italiana, 263
Pisornell Porsel, cittadino spagnolo, 119
Poincaré, politico francese, 65
Pola, incrociatore italiano, 51, 113, 267
Poppi, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 131, 132
Poretti, ufficiale della Marina italiana, 220, 224, 233, 244
Portela Valladares, politico spagnolo, 69
Possani, ufficiale italiano, 253, 268
Presel, pilota italiano, 136 n.
Prieto, politico spagnolo, 79 n., 84
P.38, sommergibile britannico, 36
Pu-Yi, imperatore manciù, 63 n.

Quarto, esploratore italiano, 113, 232
Queen Elizabeth, corazzata britannica, 49 n.
Queipo de Llano, generale spagnolo, 70
Quiroga, politico spagnolo, 70

Raffio, mercantile italiano, 46
Rampoldi, ufficiale della Marina italiana, vds. Ferretti
Rapalino, storico italiano, 274
Rata, aereo da caccia sovietico, vds. *I-16*
Regia Aeronautica, aviazione militare del Regno d'Italia, 6, 10, 30, 38, 39, 41, 43, 44, 45, 46, 47, 52 n., 57, 59, 59 n., 73, 75, 80, 89, 98 n., 115, 116, 117, 117 n., 118, 119, 120, 121, 125, 127, 133, 145, 146, 148, 160, 165, 167, 175, 180, 191, 192, 197, 203, 207, 252, 253, 273, 274
Regia Marina, Marina militare del Regno d'Italia, 6, 9, 10, 22 n., 30, 33, 34, 38, 39, 45, 50, 53,

54, 57, 100, 105, 108, 110, 112, 113, 114, 115 n., 128, 175, 208, 209, 214, 215 n., 216, 217, 219, 222, 223, 226, 227, 229, 230, 231, 232, 234, 236, 253, 254, 255, 256, 258, 267, 273
Reina Victoria Eugenia, vecchio incrociatore spagnolo, vds. *Navarra* e *República*
Remondino, ufficiale pilota italiano, 194, 196, 204
República (ex *Reina Victoria Eugenia*), vecchio incrociatore spagnolo, vds. *Navarra*
Rex, transatlantico italiano, 217
Ribbentrop, ministro degli Esteri tedesco, 62
Richthofen (von), alto ufficiale dell'Aeronautica tedesca, 75, 75 n.,
Rigolli, pilota italiano, 149
Río, mercantile armato spagnolo, 111
Roatta (alias Colli), generale italiano, 76, 80 n., 92 n.
Rocca, cittadino italiano, 239
RODDING, sistema di decrittazione britannico, 59 n., 208, 216, 272
Rodriguez, cittadino spagnolo, 250
Roma, motonave italiana, 217
Romano, ufficiale pilota italiano, 140
Romeo, pilota italiano, 149
Rommel, generale tedesco, 43 n., 46, 50
Rondine, mercantile italiano, 46
Roosevelt F.D., presidente americano, 61 n.
Ro.41, aereo da caccia italiano, 128
Rosselli, politico italiano, 78
Rossi, nome fittizio italiano, vds. Bonacorsi
Ro.37, aereo da ricognizione e attacco italiano, 41 n., 75, 90 n., 100, 125 n., 126, 127, 128, 129, 133, 139, 143, 148, 156, 157, 162, 164, 167, 172, 172 n., 174, 180, 181, 182, 183, 189, 191, 193, 194, 197, 198, 202, 203, 204 n.
Rovis, ufficiale pilota italiano, 168
Royal Navy, Marina militare britannica, 9, 13, 15, 16, 175, 247 n.
Ruhr, mercantile italiano, 46
Rusca, ufficiale della Marina italiana, 111
Rychagov, pilota sovietico, 77 n.

Saetta, cacciatorpediniere italiano, 110, 211
Sagona, petroliera britannica, 49 n.
Sahib, sommergibile britannico, 37
Salona, mercantile italiano, 46
Sanches, cittadino spagnolo, 250
Sanchez, pilota spagnolo, 145
Sanjurjo, generale spagnolo, 68, 70
Saturnia, motonave italiana, 217
Saturno, mercantile spagnolo, 250
SB.2, aereo da bombardamento sovietico, 107
Scala, pilota italiano, 138
S.119, cacciatorpediniere tedesco, 14
Scharnhorst, incrociatore da battaglia tedesco, 54 n.
Scheer, ammiraglio tedesco, 18
Scherbius, ingegnere tedesco, 23
Scillin, mercantile italiano, 37
S.55, idrovolante italiano, 89
Scirocco, cacciatorpediniere italiano, 260, 262, 263
Seapharer, mercantile britannico, 221
Sgarbi, commissario di bordo italiano, 236

Signorelli, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 129, 140
Silvestri, generale dell'Aeronautica italiana, 41, 43
Sinn Fein, movimento indipendentista irlandese, 17
Sirio, mercantile italiano, 46
Sister, mercantile armato italiano, 258
Sivigliano, mercantile italiano, 260
SKM, codice tedesco, 14, 15
Skvorzov Stepanov, mercantile sovietico, 221
SM 57S, codice navale italiano, 31
SM 83S, codice navale italiano, 31
Smushkevich, generale sovietico, 77 n.
Somalvico, ufficiale pilota italiano, 143
Sommerville, ammiraglio britannico, 109, 210, 210 n.
S.81, aereo da trasporto e bombardamento italiano, 72, 74, 75, 88, 89, 89 n., 90, 90 n., 93 n., 100, 101, 125 n., 126, 127, 128, 129 n., 130, 133, 134, 134 n., 136, 138, 139, 142, 143, 144, 147, 148, 149, 150 n., 151, 152, 153, 154 n., 155, 156, 157, 158, 159, 159 n., 162, 164, 164 n., 166, 167, 168, 172, 172 n., 173 n., 174, 175 n., 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186 n., 187, 188, 188 n., 189 n., 190, 191, 192 n., 193, 194, 195, 197, 198, 199 n., 202, 203, 204, 204 n.
Spee, ammiraglio tedesco, 16
Sperrle, generale tedesco, 75, 75 n.
S.62, idrovolante italiano, 124
S.79, aereo da bombardamento italiano, 46, 81, 83 n., 90, 93, 93 n., 94, 100, 125, 127, 128, 129 n., 130, 131, 133, 134, 139, 142, 143, 143 n., 144, 145, 146, 147, 148, 149, 150, 150 n., 151, 153, 154, 154 n., 155, 156, 157, 158, 159, 159 n., 162, 163, 164, 164 n., 166, 167, 168, 168 n., 169, 170, 171, 172, 172 n., 173, 173 n., 175 n., 178, 179, 180, 181, 182, 183, 184, 186, 186 n., 187, 188, 188 n., 189, 190, 190 n., 191, 192, 192 n., 193, 194, 195, 196, 197, 198, 199, 199 n., 200, 202, 203, 204, 204 n., 206
Stalin, dittatore sovietico, 26, 77 n., 79, 79 n., 86, 98
Stanfield, mercantile britannico, 222, 225
Stanleigh, mercantile britannico, 222
Stanmouth, mercantile britannico, 219
Stanza 40, ufficio crittografico britannico, 11, 12, 13, 14, 15, 16, 17, 18, 19
Stazione Y, stazione d'intercettazione radio britannica, 12
Steffi, pilota italiano, 138
Stelvio, mercantile italiano, 199, 205, 230, 258, 266, 266 n.
Suanzes, politico spagnolo, 244, 244 n.
Suredaya, cittadino spagnolo, 119

Tagliamento, mercantile italiano, 46
Tagliamonte (alias Tornabuoni), ufficiale della Marina italiana, 101, 220, 224, 227, 228
Tarigo, cacciatorpediniere italiano, vds. *Luca Tarigo*
Tartarini, ufficiale pilota italiano, 168
Teruel (ex *Alessandro Poerio*), cacciatorpediniere spagnolo, 112, 223, 227

Theophil Gautier, mercantile francese, 229
Thoma (von), generale tedesco, 77
Tiberio, scienziato italiano, 53
Timyriazev, mercantile sovietico, 111
Tinker, pilota americano, 95
Togliatti, politico italiano, 78, 87
Topazio, sommergibile italiano, 103, 209 n.
Tornabuoni, nome fittizio italiano, vds. Tagliamonte
Torricelli, sommergibile italiano, 103, 106
13040, codice tedesco, 15
Trizzino, giornalista italiano, 52, 52 n., 53
Trucchi, ditta di autotrasporti italiana, 232 n.
Tugnoli, ufficiale pilota italiano, 168
Tukhachevsky, generale sovietico, 86 n.
Turbine, cacciatorpediniere italiano, 111
Turing, scienziato britannico, 24
T-26, carro armato sovietico, 81

Uad Chert, guardacoste spagnolo, 72
Ucci (alias Ussaro), pilota italiano, 168, 169
U-110, sommergibile tedesco, 25
U-571, sommergibile tedesco, 24
Udet, generale dell'Aeronautica tedesca, 85 n., 96 n.
Uebi Scebeli, sommergibile italiano, 25, 29
Ugolino, ufficiale pilota italiano, 144
Ugolino Vivaldi, cacciatorpediniere italiano, 203, 261, 263
ULTRA Intelligence, informazioni crittografiche inglesi, 8, 8 n., 9, 10, 11, 13, 19, 24, 25, 26, 27, 31, 32, 33, 34, 35, 36, 37, 52, 52 n., 56, 57, 59, 60 n., 241, 271 n., 274, 275
Umaratas, cittadino spagnolo, 119
Umbria, mercantile italiano, 266
Unruffled, sommergibile britannico, 37
Usodimare, cacciatorpediniere italiano, vds. *Antoniotto Usodimare*
U-34, sommergibile tedesco, 103 n.
U-33, sommergibile tedesco, 103 n.

Valiant, corazzata britannica, 49 n.
Valigno, generale spagnolo, 223, 225
Van Delft, inventore olandese, 23
Varela, generale spagnolo, 223, 225, 226
VB, codice tedesco, 14
Velardi, generale dell'Aeronautica italiana, 90
Velasco, cacciatorpediniere spagnolo, 72, 100 n., 227, 227 n., 231, 250
Velasco Ceuta (ex *Aquila*), cacciatorpediniere spagnolo, 112, 248
Velasco Melilla (ex *Falco*), cacciatorpediniere spagnolo, 112, 248
Vercellino, ufficiale pilota italiano, 140
Vercelloni, ufficiale dell'Aeronautica italiana, 135
Vidal-Quadras, ufficiale spagnolo, 80 n.
Vietina, ufficiale della Marina italiana, 105
Viola, pilota italiano, 136 n.
Virginia, mercantile greco, 220
Visintini, ingegnere italiano, 38, 117 n.
Vivaldi, cacciatorpediniere italiano, vds. *Ugolino Vivaldi*

Vizzotto (alias Virgili), ufficiale pilota italiano, 148
Volkmann, generale tedesco, 75 n.
Vulcano, cannoniera spagnola, 220, 231, 244, 248, 249, 250

Wavell, generale britannico, 41
Wisconsin, mercantile americano, 232
Woodford, petroliera britannica, 110

Yague, generale spagnolo, 258
Yamamoto, ammiraglio giapponese, 218, 218 n.

Zamora, politico spagnolo, 67
Zara, incrociatore italiano, 113, 267
Zarpelloni, ufficiale della Marina italiana, 103
Zeppelin, costruttore di dirigibili tedeschi, 14 n., 17
0075, codice tedesco, 18, 18 n.
Zhukov, generale sovietico, 86
Zimmermann, ministro degli Esteri tedesco, 17, 17 n., 18 n., 19
Zotti, ufficiale pilota italiano, 140, 148, 156, 167, 172

INDICE GENERALE

Premessa 5

Capitolo I
L'ininterrotto primato crittografico inglese 7

1. Origini e sviluppo del processo conoscitivo sul tema, 7. *2. La «Stanza 40» progenitrice dell'ULTRA Intelligence,* 11. *3. Le macchine cifranti e quelle decrittanti,* 19. *4. Sommario sulla penetrazione delle radiocomunicazioni della Marina italiana redatte sia su codici manuali sia su macchine cifranti,* 26. *5. La parallela violazione dei codici della Regia Aeronautica,* 38. *6. Gli insegnamenti tratti da questa fase di ricerche,* 48. *7. Le ultime scoperte archivistiche in materia,* 56.

Capitolo II
La guerra civile spagnola 61

1. L'involuzione politica internazionale, 61. *2. La Spagna tra autoritarismo e demagogia,* 66. *3. La ribellione franchista e l'atteggiamento delle grandi potenze,* 71. *4. Sintesi degli eventi militari,* 79. *5. Il determinante contributo aereo italo-tedesco,* 88. *6. Il coinvolgimento clandestino della Marina italiana,* 100.

Capitolo III
La penetrazione britannica dei codici
della Regia Aeronautica 115

1. Considerazioni preliminari, 115. *2. I primi esempi di fragilità delle comunicazioni italiane in codice,* 118.

3. Il crescente impegno dei decrittatori inglesi, 123. *4. Le diversificate informazioni crittografiche d'origine aviatoria,* 133. *5. Il progressivo sviluppo operativo della GC & CS,* 146. *6. Il controllo inglese sull'attività aerea italiana nei primi mesi del 1938,* 155. *7. Le rilevate incursioni italiane su Barcellona e sulla valle dell'Ebro e le macchine ENIGMA della Regia Aeronautica,* 165. *8. La lotta contro i nuovi sistemi cifranti nella seconda metà del 1938,* 176. *9. La fine delle operazioni nei cieli spagnoli e osservazioni conclusive,* 190.

Capitolo IV
La violazione inglese delle prime macchine ENIGMA della Regia Marina 208

1. L'Intelligence britannico e i sommergibili «sconosciuti», 208. *2. Le prime penetrazioni delle ENIGMA,* 214. *3. Le decrittazioni di bivalente interesse marittimo e terrestre,* 225. *4. La scoperta dell'uso improprio delle nostre navi ospedale,* 234. *5. Vicende internazionali, incertezze operative e paure navali,* 242. *6. Il controllo crittografico inglese fino alla caduta di Barcellona,* 252. *7. La decisiva supremazia della Government Code and Cipher School,* 262. *8. Conclusioni generali,* 271.

APPENDICI

Appendice I
Esempi di decrittazioni ai danni della Regia Aeronautica 279

Appendice II
Esempi di decrittazioni ai danni della Regia Marina 314

Bibliografia 349
Indice dei nomi 361

TESTIMONIANZE FRA CRONACA E STORIA

1919-1939: vent'anni di pace instabile

Araldi V., *Camicie nere a Montecitorio*
Baumont M., *Le origini della Seconda guerra mondiale*
Bernabei A., *Esuli e immigrati italiani nel Regno Unito dal 1920 al 1940*
Bocchini Padiglione G., *L'harem del Duce*
Caccavale R., *Comunisti italiani in Unione Sovietica*
Cammett J.M., *Antonio Gramsci e le origini del comunismo italiano*
Carini T., *Niccolò Giani e la Scuola di Mistica fascista*
Castellini F., *Il ribelle di Predappio. Amori e giovinezza di Mussolini*
Cicchino E.A., *Il Duce attraverso il Luce*
Collier R., *Duce! Duce! Ascesa e caduta di Benito Mussolini*
Conforti O., *Guadalajara. La prima sconfitta del fascismo*
Cuzzi M., *L'internazionale delle camicie nere*
Dallera O.-Brandmair I., *Un giornalista contro Hitler. Fritz Michael Gerlich*
De Rocco N., *Plagiati e contenti. Un anno di scuola con i bambini del Duce*
De Vecchi C.M., *Il Quadrumviro scomodo*
Fabei S., *Mussolini e la resistenza palestinese*
Ferro G., *Milano capitale dell'antifascismo*
Fest J.C., *Il volto del Terzo Reich*
Festorazzi R., *Laval-Mussolini. L'impossibile Asse*
Festorazzi R., *Starace*
Formento E., *Kai Bandera. Etiopia 1936-1941*

Fracassi C., *Matteotti e Mussolini. 1924: il delitto del Lungotevere*
Fucci F., *Ali contro Mussolini. I raid aerei antifascisti negli anni Trenta*
Fucci F., *Emilio De Bono*
Fucci F., *Le polizie di Mussolini. La repressione dell'antifascismo nel Ventennio*
Gambetti F., *Gli anni che scottano*
Garibaldi L., *Mussolini e il professore*
Giacchin C., *Attentato alla Fiera. Milano 1928*
Magistrati M., *Il prologo del dramma. Berlino 1934-1937*
Martelli M., *Mussolini e l'America*
Martelli M., *Mussolini e la Russia*
Nenni P., *La battaglia socialista contro il fascismo: 1922-1944*
Norden P., *Saloon Kitty*
Orlando E., *Il dossier Matteotti*
Owings A., *Frauen*
Padiglione G.M., *Camerati, in camera!*
Preti L., *Impero fascista, africani ed ebrei*
Rapalino P., *La Regia Marina in Spagna*
Ruge F., *Scapa Flow 1919*
Sbacchi A., *Il colonialismo italiano in Etiopia. 1936-1940*
Tannenbaum E.R., *L'esperienza fascista. Cultura e società in Italia dal 1922 al 1945*
Tombaccini S., *Storia dei fuorusciti italiani in Francia*
Valvo P., *Dio salvi l'Austria!*